

ОТЗЫВ

официального оппонента
на диссертацию Веселова Севостьяна Игоревича
«АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА СЕВЕРЕ
ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1963-1991 гг.»,
представленную на соискание ученой степени
кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная
история

Диссертационное исследование Веселова Севостьяна Игоревича, посвящённое созданию сети дорог с твердым покрытием на Севере Западной Сибири на излете советского периода российской истории, представляется нам весьма и весьма актуальным. Это обусловлено и ролью транспорта в истории России с ее обширными и труднодоступными территориями, и суровым климатом, и малонаселенностью. Это касается не только Сибири, но и всей территории страны к востоку от Урала. В тоже время развитие сети автомобильных дорог на сибирском Севере рассматривается в диссертации в тесной связи с разведкой и разработкой нефтегазовых месторождений, расположенных вдали от железнодорожных магистралей, в суровой и заболоченной местности, пересекаемой многочисленными реками, примыкающей к полярному кругу с ее вечной мерзлотой. Выход нашей страны на лидирующие позиции в мире по добыче нефти и газа – одно из главных условий сохранения ее суверенитета. Углеводородное топливо стало главной статьей экспорта, основой экономического развития в постсоветский период. Грандиозность дорожного строительства на Севере Сибири впечатляет – около тысячи километров дорог с твердым покрытием. Уже сам по себе этот факт заставляет нас пристально взглянуть на опыт советского прошлого, с тем, чтобы попытаться понять этот феномен, воздать ему должное, а по возможности, в будущем, в новых условиях применить его в жизнь.

В диссертационной работе дан обстоятельный анализ научной литературы, опубликованной по теме исследования. Проведен аналитический разбор не только близкой по теме исследования общероссийской, но и что отраднее – региональной научной литературы. Автор рассматривает работы и историков, и представителей смежных с историей наук – экономистов, социальных географов и даже «технарей». При этом он не ограничивается констатацией наличия той или иной литературы по теме его исследования, но, одновременно, стремится выявить спорные положения, высказанные тем или иным автором. Раскрывает характер, дискуссии, развернувшийся в научных изданиях и даже в ведомствах по тому или иному вопросу дорожного строительства на Севере Сибири. Он обращает внимание и на критические замечания, высказанные в адрес дорожных строителей. В целом, историографический обзор, проведенный Веселовым С.И., свидетельствует о его научной эрудиции, уважительном отношении к своим коллегам-

историкам. Это, в свою очередь, позволило ему грамотно и обоснованно сформулировать научную новизну своего исследования.

Безусловно, научная новизна диссертационной работы Веселова С.И. заключается в комплексном характере его исследования. Если его коллеги-предшественники осветили лишь отдельные аспекты проблемы дорожного строительства на Севере Сибири, то автору диссертации удалось всесторонне отразить данный процесс, введя в научный оборот новые, ранее не исследованные сюжеты, дополнить уже известные сюжеты новыми фактами, проведя их всесторонний анализ. При этом положительным качеством его исследования является скрупулезность в описании фактов и их анализа. Работа опирается на солидную источниковую базу, которая включает и обширный свод официальных документов, исходящих от коммунистической партии и советского правительства, центральных ведомств, и отчетную документацию региональных партийных и советских органов, хозяйственных организаций. Большинство документов извлечены автором из центральных и региональных архивов. Автором проделана солидная работа: в научный оборот вовлечены материалы 31 фонда из 9 архивов страны. Несомненно, многие факты, извлеченные из архивных фондов, были впервые подвергнуты научному анализу. В текст научной работы органично вплелись документы личного характера – мемуары и воспоминания. Это позволяет оценить происходившее не только опираясь на сухие цифры и факты, но и с позиции живых свидетелей грандиозных свершений.

В целом несмотря на то, что автор и не декларирует это, анализ фактического материала строится на прочном фундаменте историзма и объективности. Автор не позволяет себе «ерничать» по поводу того или иного факта, не допускает голословных утверждений, избегает излишней политизированности. В диссертации мы не найдем избитых сентенций по поводу «тоталитаризма», «застоя» или «командно-административной системы». Изложение материала взвешено – отмечаются и достижения советских дорожных строителей, и недостатки, выявляются системные просчеты в работе дорожной отрасли СССР. Умозаключения подтверждаются фактами и цифрами. Все это говорит об объективном и непредвзятом подходе автора к историческому прошлому нашей страны.

Указанное выше, позволило автору грамотно обосновать цель, задачи и гипотезу исследования. Последняя сформулирована им как «положения, выносимые на защиту», и подтверждается всем текстом диссертации. Цель вытекает из названия, в котором присутствует и предмет, и объект исследования. Задачи исследования, сформулированные во введении, предопределили структуру работы, которая выглядит для диссертации классически: три главы по три раздела в каждой. Структура вполне логична и также «работает» на достижение цели, призванной максимально обеспечить обоснованность выдвинутой гипотезы.

В первой главе «Инженерно-техническое проектирование и материально-техническое снабжение автодорожного строительства на Севере Западной Сибири», раскрываются проблемы создания соответствующих

условий для масштабного сооружения автомобильных дорог в экстремальных сибирских условиях. В первом разделе главы автор сосредоточил внимание на вкладе ученых и проектировщиков в дорожное строительство, его обеспечение проектно-сметной документацией, внедрение новых технологий. Автор добросовестно вникает в технико-технологические процессы, без чего невозможно было бы понять секрет успеха сибирских дорожников. Анализируются трудности разработки и внедрения новых технических достижений: внедрение «плавающих насыпей», использование геотекстиля; применение двухстадийного метода укладки бетонных плит при строительстве дорожного полотна. Большое внимание автор уделил проблеме материально технического снабжения дорожных строителей, без чего невозможен был бы успех в их работе. Сбои в снабжении, тех же бетонных плит, напротив, создавали большие непреодолимые трудности в выполнении производственных планов (С. 113, 208 и др.). В главе рассматривается также вопросы поставки и рационального использования дорожной техники и автотранспорта, как отечественного, так и зарубежного производства. Автор отмечает, что в проектировке новой техники, предназначенной для разработки месторождений нефти и газа, строительства дорог были задействованы наши партнеры из стран социалистического лагеря (С. 101, 258 и др.).

Вторая глава «Организационно-кадровое и социальное обеспечение автодорожной отрасли Севера Западной Сибири» целиком посвящена формированию субъективных условий дорожного строительства. Автор считает нужным рассмотреть в ней организацию управления масштабного дорожного строительства. Анализ изложенного материала свидетельствует о том, что в советский период существовали серьезные проблемы налаживания взаимодействия и преодоления противоречий между ведомствами и внутри ведомств, между центром и местной элитой. Противоречия не носили фатальный характер, о чем свидетельствует опыт конца 1980-х, когда полный слом всего хозяйственного механизма привел к резкому свертыванию темпов дорожного строительства. «Главной болью» для дорожного строительства и освоения новых территорий была проблема кадров, которая решалась в указанный период за счет передислокации имеющихся рабочих-строителей и специалистов на новые места. Вторым источником их комплектования стали местные трудовые ресурсы и выпускники сибирских вузов и техникумов. Это существенно отличало дорожные новостройки северной Сибири 1960-х - 1980-х годов от аналогичных строек 1930-х годов на Дальнем Востоке, где более широко использовали оргнабор, военных строителей и принудительный труд заключенных. Справились дорожные организации и с проблемой подготовки кадров рабочих и специалистов. Несмотря на то, что среди последних была известная доля так называемых «практиков», их постепенно вытеснили выпускники вузов и техникумов, главным образом сибирских. Большое внимание автор уделяет социально-бытовому обустройству дорожников. В условиях грандиозной новостройки, кочевого образа жизни дорожников не обошлось и без временного жилья, и общежитий, с соответствующей неустроенностью быта и скученностью. Тем не менее из

года в год рос объем ввода в строй благоустроенного капитального жилья для дорожников. Однако советские дорожные организации не только возводили капитальное жилье, но и возводили в эксплуатацию столовые, спорткомплексы, детские сады, библиотеки и даже музыкальные школы (С. 194). Как отмечает исследователь, если для закрепления рабочих необходимо было прежде всего жилье, то для инженерно-технических работников – объекты социально-культурной инфраструктуры, а не только жилье (см.: там же).

Третья глава «Создание опорной сети автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири», посвящена непосредственно транспортному строительству, т.е. тому как объективные и субъективные предпосылки масштабного дорожного строительства реализовались в жизнь. По мнению автора, масштабное дорожное строительство на Севере Западной Сибири прошло три этапа. Первый, как мы понимаем, был как бы подготовительный, когда происходило накопление сил дорожников для масштабного строительства, поиск организационных и технологических путей его осуществления. Второй – характеризуется ускорением транспортного строительства, а третий – его форсированием. Такова общая схема последней главы диссертации. Сформулированная в диссертации проблема – осуществление масштабного дорожного строительства – показана в динамике ее осуществления. Главную задачу, которую решали дорожники – опережающее строительство дорожной инфраструктуры для разработки месторождений нефти и газа была с огромными усилиями решена только на третьем этапе. Разрыв между желаемым и возможным – извечная проблема советского периода показана на конкретном историческом примере. Тем не менее, масштабы дорожного строительства еще раз подчеркнем, впечатляют. В этом же этапе стала решаться проблема использования дорог не только в узковедомственных целях, т.е. для нефтяников и газовиков, но и для социального развития региона.

Эти свершения оказались по плечу поколению дорожных строителей 60-х – 80-х годов XX в. Отрадно то, что автор сумел дать пускай краткие, но емкие характеристики дорожникам, начиная от «генералов дорожного строительства» (С. 170 и др.), кончая рядовыми механизаторами дорожно-строительных машин – передовикам производства (С. 229, 247). Они заслужили теплые слова, и автор нашел их. При этом само изложение материала несколько не пострадала, а наоборот выиграло.

Здесь уместно отметить и язык диссертации. Он достаточно точен и емок. Автор не боится употреблять специальные термины, при этом не злоупотребляя и не перегружая ими текст диссертации. Работа несмотря на то, что она носит сугубо научный характер, читается легко. Сказывается и то, что автор вполне профессионально, как историк, включил в нее тексты документов личного характера.

Отдельно следует сказать о приложении, которое весьма обширно и включает 39 таблиц, 3 схемы и одну диаграмму. На каждую из них имеется отсылка в тексте и, таким образом, они прекрасно иллюстрируют изложенный

в диссертации материал. Играя служебную роль, приложение в тоже время является прекрасным свидетельством умения автора диссертации выявлять и обобщать имеющийся в его распоряжения статистический материал, представлять наглядно структуру управления дорожной отраслью, динамику и темпы дорожного строительства.

В тоже время диссертация не лишена недостатков и упущений, на которые мы бы хотели обратить внимание.

1. Автор, вероятно, сознательно, сузил методологическую основу диссертационного исследования сведя ее к теории модернизации. На наш взгляд, это вполне приемлемое методологическое построение, но не единственное возможное. Для второй половины XX в., когда в СССР практически исчез патриархальный уклад проблема перехода от традиционного к современному обществу была не столь актуальна. В тоже время можно было бы указать на теорию индустриального общества, в котором есть положения о доиндустриальной, индустриальной и постиндустриальной стадиях развития. Ведь на строительстве автодорог еще сохранялся ручной труд, т.к. комплексной механизации полностью еще осуществить не удалось, но сооружение дорог уже велось, главным образом, машинами и механизмами, а на стадии проектирования дорог уже применялись ЭВМ – детище постиндустриального развития.

2. Автор не в меру «скромен». Так, он широко применяет статистический метод обработки материала, о чем наглядно свидетельствуют многочисленные таблицы и график, помещенные в приложениях. Однако в тексте диссертации об этом методе исследования вообще нет ни слова. Мы уже отмечали то обстоятельство, что автор последовательно придерживается методологических принципов объективности и историзма, но во введении он их даже не обозначил.

3. Мы полагаем, что первая глава диссертации могла бы звучать иначе, а именно как «Объективные условия и предпосылки масштабного дорожного строительства на Севере Западной Сибири». Сюда конечно же можно и нужно было включить тот материал, который есть уже в диссертации, но посмотреть на проблему шире. Показать специфику природно-климатических условий строительства, исторический фон на котором оно развертывалось, достижения советского строя, позволившего его осуществить. Как вытекает из материалов диссертации, столь масштабные работы были возможны при мобилизации ресурсов всего многонационального советского народа, при решающем вкладе сибиряков.

4. Не достаточное освещение получил вопрос о привлечении транспортных строителей союзных республик к формированию сети автомобильных дорог на Севере Западной Сибири. Этот опыт обобщался на примере строительства БАМа, но требует дальнейшей проработки применительно к строительству автодорог на севере Сибири. Он бесценен и особенно актуален в наши дни.

5. Раздел диссертации, посвященный характеристике социально-бытовых условий один из самых замечательных в диссертации. В

исследованиях советских авторов, этому сюжету уделялось мало внимание. Постсоветская историография преодолела этот недостаток – исследование повседневности становится магистральным направлением работы современных ученых-историков. Тем не менее трудно понять автора, почему он выпустил такой важный аспект повседневности как уровень зарплаты дорожников, а сосредоточился на только на социально-бытовых условиях их жизни.

6. Отмечая несомненные достоинства приложения, мы вынуждены констатировать, что в нем нет картографического материала, а ведь масштабы дорожного строительства можно представить только в пространственном плане.

7. Не лишена работа и стилистических погрешностей. Мы не имеем в виду неизбежных при саморедактировании (и даже редактировании) пропуск тех или иных опечаток. Речь идет о длиннотах в построении предложений, повторах в тексте. Так, автор неоднократно возвращается к тем или иным техническим и технологическим новшествам, организационным мероприятиям, описывая их (С.200, 274 и др.). Вероятно, тем самым достигается понимание описываемых процессов, но диссертация требует краткости изложения материала.

Высказанные нами замечания не умаляют несомненных достоинств диссертации. Они носят в большей степени дискуссионный характер, направлены на уточнение позиции автора по отдельным аспектам исследуемой теме, относятся к дальнейшей направленности работы автора по дорожной проблематике.

В целом можно сделать вывод, что представленная диссертация является самостоятельным, изложенная научным языком, аргументированным и вполне законченным научным исследованием, отражающим современный уровень российской исторической науки и вносит существенный вклад в изучение отечественной истории позднего советского периода.

Личный вклад соискателя заключается во введение в научный оборот целого комплекса ранее не использованных научных источников, а также осуществления комплексного анализа и выявления периодизации строительства автомобильных дорог на Севере Западной Сибири в 60-х – 80-х годах прошлого столетия. Полученные автором результаты исследования являются значимыми для развития отечественной исторической науки, так как расширяют и конкретизируют представления ученых-историков о развитии дорожного строительства в Сибири в обозначенный период.

Исследование прошло убедительную апробацию: автор имеет 12 научных публикаций, в том числе 4 статьи в журналах, включенных в перечень научных изданий, рекомендованных ВАК для публикации научных исследований. Автореферат диссертации и публикации отражают содержание исследования и соответствуют всем требованиям ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

Все выше изложенное позволяет сделать вывод о том, что диссертационное исследование Севостьяна Игоревича Веселова

«АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1963-1991 гг.» (Сургут, 2019), является самостоятельной, законченной научно-квалификационной работой, которая представляет собой исследование актуальной проблемы, характеризуется научной новизной, теоретической и практической значимостью, отвечает требованиям п. 9-14 «Положение о присуждении научных степеней» (утверждено постановлением правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842), а ее автор – Севостьян Игоревич Веселов – заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата исторических наук – специальность 07.00.02 – Отечественная история.

Доктор исторических наук,
профессор кафедры «Теория
и история государства и права»
ФГБОУ ВО «Дальневосточный
государственный
университет путей сообщения»

Ковальчук М.А.

Ковальчук Михаил Александрович –
профессор кафедры «Теория и история
государства и права» Федеральное
государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Дальневосточный государственный
университет путей сообщения»
680021, Российская Федерация,
г. Хабаровск, ул. Серышева, 47.
Телефон: 8(4212) 407696
E-mail: mnbr88@yandex.ru
Сотовый телефон: 89145482212

Подпись Ковальчук М.А.
(подпись)
Заверяю Бессондова М.П.
Зам. начальника отдела кадров (расшифровка подписи)
« 31 » 05 2019 г.