

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора исторических наук Карпова Виктора Петровича

о диссертации Исмагилова Артура Аскаревича

«Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.»,

представленной на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история

Актуальность исследования А.А. Исмагилова обусловлена той важной ролью, которую сыграли авиаторы в реализации одного из крупнейших проектов СССР – создании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК). Изучение становления и развития гражданской авиации в огромном и труднодоступном регионе в период его стремительной индустриализации необходимо для инвентаризации накопленного положительного и отрицательного опыта освоения Севера.

Хронологические рамки диссертации не вызывают возражений. Правда, не ясно, какое событие важнее в обосновании нижней границы исследования. Во введении автор связывает ее с образованием Министерства гражданской авиации СССР (декабрь 1964 г.) и формированием региональных управлений гражданской авиации (с. 3-4). А судя по тексту диссертации, коренной перелом в развитии тюменского авиатранспорта обусловлен началом освоения нефтяных и газовых месторождений региона в том же 1964 г. Обоснованы автором территориальные рамки исследования, включающие Тюменскую область (с. 4).

Научная новизна диссертации обусловлена решением поставленных автором задач (с. 9-10). Впервые перевернута тюменская страница истории советской авиации в период создания ЗСНГК, введены в научный оборот ранее не использованные архивные документы.

Теоретическая значимость работы определяется расширением предмета исследований по истории Севера Западной Сибири за счет изучения проблем развития авиационного транспорта и его влияния на индустриализацию

Тюменского Севера. Получено новое историческое знание о проблемах взаимодействия авиации и других отраслей экономики в период создания ЗСНГК.

Достоверность теоретических результатов работы подтверждается источниками, характеристика которых дана в работе (с. 12–15). Используются документы из 27 архивных фондов одного центрального и четырех региональных архивов, архивных отделов двух городских администраций – Нижневартовска и Сургута, из личного архива автора.

Уместен выбор автором теории модернизации в качестве концептуальной основы диссертационного исследования (с. 10-11). Преобразования всех сфер жизни общества на Тюменском Севере, вызванные созданием нефтегазового комплекса, были стремительными, а использование авиации позволило существенно ускорить темпы его формирования.

Практическая значимость диссертации обусловлена тем, что опыт успешного создания авиатранспорта на территории Тюменского Севера имеет важное значение для современной северной политики государства, освоения российского сектора Арктики. В этом смысле работа А.А. Исмагилова представляет не только академический, но и прикладной интерес.

Структура диссертации соответствует задачам исследования и построена по проблемно-хронологическому принципу. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений, которые включают таблицы, диаграммы и фотодокументы (с. 199-247).

В ходе исследования автор доказал, что в начальный период создания ЗСНГК авиация сыграла решающую, а на последующих этапах – очень важную роль в транспортном обеспечении индустриализации Тюменского Севера. С ростом масштабов территории нефтегазового освоения менялись задачи государственной авиационной политики в регионе. А.А. Исмагилов изучил проблемы строительства северных аэропортов и взлётно-посадочных полос (с. 18-46), показал темпы и специфику обновления самолетно-моторного парка (с. 46-60), проанализировал рост объемов авиационных работ (122-139), дал оценку

состояния материально-технической базы Тюменского авиапредприятия (с. 175-177).

В диссертации выявлены источники комплектования кадров летного и технического состава Тюменского авиапредприятия (с. 65-72), формы профессиональной подготовки лётчиков (с. 73-80), исследованы причины текучести кадров (с. 80-88), показаны особенности решения социальных проблем авиаработников (с. 89-120).

Автором рассмотрены основные направления деятельности авиаторов в исследуемый период: аэрофотосъемка, нефть – и газоразведка, помощь в обустройстве месторождений, строительстве трубопроводов и линий электропередач, пассажиро- и грузоперевозки. Проанализирована динамика объемов работ (с. 121-146).

Артур Аскарлович показал реальные достижения и просчеты в работе тюменской авиации. Исследованы факторы, оказавшие влияние на экономическую эффективность и безопасность полетов, изучены причины авиапроисшествий в 1960-е – 80-е годы (с. 147-174). Убедителен вывод диссертанта о том, что количество аварий было непосредственно связано со сложностями материально-технического обеспечения отдаленных северных авиаотрядов, с суровым климатом и высокой текучестью авиаспециалистов. Основной причиной происшествий был человеческий фактор: ошибки пилотов, диспетчеров, техников и инженеров авиационно-технической базы, оплошности, допущенные во время ремонта и обслуживания авиационной техники, производственный брак деталей самолетов и вертолетов, нарушения установленных минимумов погоды, нарушения безопасности высот и установленных схем набора высоты (с. 179-180).

Замечания по диссертационной работе в целом:

1. Автор не сформулировал положения, выносимые на защиту.
2. Нет сводных таблиц, показывающих в динамике исследуемые автором процессы. Из 36 приложений-таблиц (всего приложений 43, есть, кроме приложений-таблиц, приложения-диаграммы и приложения-фотографии) 11 дают

информацию за отдельный год, 15 – за неполный период исследования (5-7-10-15 лет), а 8 приложений-таблиц не имеют прямого отношения к рассматриваемым в диссертации вопросам (№№ 3, 15, 16, 18, 22, 23, 24, 25).

Автор вольно оперирует статистическими данными. На с. 71 он пишет, что «**во второй половине 1960-х гг.** общее количество сотрудников Тюменского управления (гражданской авиации – В.К.) возросло до 5 261 чел., ссылаясь на приложение № 14 (с. 218), но эта таблица показывает данные только за **один год – 1967-й**. Далее, на с. 71 А.А. Исмагилов пишет со ссылкой на приложение 16, что «ситуация **в 1960-х – начале 1970-х гг.** была довольно непростой». Но в приложении № 16 из 1960-х гг. есть данные **только за один год – 1960-й** (с. 220).

На с. 80 автором сделан вывод о том, что пик подготовки и повышения квалификации работников пришелся на 1973–1975 гг., со ссылкой на приложение № 18 (с. 222). Но таблица содержит показатели только за 1970–1975 гг., поэтому из анализа её данных названный вывод сделать нельзя. Не понятна фраза диссертанта на с. 88: «Общий штат сотрудников Тюменского управления гражданской авиации к 1990 г. составлял **с изменениями** от 23 000 до 25 000 чел. С какими изменениями? Почему вилка в 2 тыс. человек? Если к 1990 г. – значит к 1 января 1990 г. Должна быть точная цифра.

Автор пишет, что «пик кадровой текучести пришелся на 1960–1970-е гг.» (с. 88). Какой же это пик, если он растянулся на 20 лет из исследуемых 27-ми? Приложение № 20 (с. 224) озаглавлено: «Общая численность авиарботников на предприятиях Тюменского управления гражданской авиации в середине 1970-х гг.». При этом численность работников по предприятиям названа с точностью до одного. Тогда почему сказано «в середине 1970-х гг.»? Ведь зафиксирован какой-то определенный момент времени, иначе нельзя назвать конкретные цифры.

3. В разделе 2.1. «Источники поступления кадров и их закрепление на местах» А.А. Исмагилов называет следующие источники комплектования кадров авиарботников: 1) привлечение выпускников вузов, училищ, школ; 2) перевод из других управлений гражданской авиации; 3) прием на работу демобилизованных военнослужащих из рядов советской армии; 4) прием рабочей силы из местных

жителей Тюменской области (с. 65). Но рассмотрен только первый источник (с. 65-69). Остался без ответа вопрос: каким был удельный вес названных автором источников в формировании кадров тюменских авиаработников?

4. В разделе 2.2. «Социально-бытовые условия работников Тюменского авиапредприятия» значительная часть материала не касается непосредственно авиаработников. Отдельные фрагменты параграфа посвящены рассмотрению социальной программы развития ЗСНГК (с. 89-91), градостроительной политике и проблемам капитального строительства (с. 93-95), решению социальных проблем в Тюменской области и ее северных округах (с. 103-108, 115-119). Как решались социальные проблемы именно авиаторов можно понять из приводимых автором примеров, но картины в целом нет. Не ясно, сколько работников нуждалось в жилье, как менялась ситуация с обеспечением жилой площадью, детсадами, медицинским обслуживанием?

5. Вопрос о ссылках. На с. 73, 242 и 243 есть ссылки на Российский государственный архив экономики (РГАЭ), но автор не указал, что использовал фонды этого архива ни в разделе, посвященном источниковой базе исследования, ни в списке использованных источников и литературы. Нет в этом списке и книги «Тюменская область за 60 лет», которую автор указывает как источник к приложению № 14 на с. 218. Ссылка № 164 (с. 65) указывает на с. 5 книги «Трудовые коллективы Сибири...», но по указанному адресу нет информации, на которую ссылается автор в тексте диссертации.

Тем не менее, квалификационные требования к диссертации выполнены, поставленные задачи решены. Диссертационная работа представляет собой законченное самостоятельное исследование, отличающееся достоверностью основных выводов.

Ключевые фрагменты диссертации отражены в 15 научных публикациях, 4 из которых входят в список ВАК. Результаты исследования докладывались на трех Всероссийских научных конференциях с международным участием (Сургут, 2015; Белгород, 2016; Нижневартовск, 2016), четырех Всероссийских (Сургут 2014, 2015, 2016) и двух региональных научно-практических конференциях (Сургут

2014, 2015). Автореферат диссертации верно отражает ее содержание. Текст диссертации подготовлен и оформлен в соответствии с требованиями «Положения о присуждении учёных степеней».

Диссертация «Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.» соответствует критериям, сформулированным в п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации № 842 от 24 сентября 2013 г., предъявляемым к кандидатским диссертациям, а Артур Аскарлович Исмагилов заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

01. 06. 2017 г.

Профессор кафедры гуманитарных наук Тюменского индустриального университета, доцент,
доктор исторических наук
01. 06. 2017 г.

Карпов Виктор Петрович

Рабочий адрес: 625000, г. Тюмень,
ул. Мельникайте, 70. ТИУ. Каб. 1206.
Телефон (3452) 28 30 46.
e-mail кафедры: humanities@tsogu.ru

Подпись *Карпова В.П.*
заверяю
Документовед общего отдела ТИУ
В.Ф. Злаева О.Б.
01.06.2017

