



МИНОБРНАУКИ РОССИИ

**федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение
высшего образования
«Кемеровский государственный университет»
(КемГУ)**

650000, Кемерово, ул. Красная, 6
Телефон: 8(3842) 58-12-26. Факс: 8(3842) 58-38-85
E-mail: rector@kemsu.ru, <http://www.kemsu.ru>

05 ИЮН 2017

№ 200/001

УТВЕРЖДАЮ

**Ректор Федерального
государственного бюджетного
образовательного учреждения
высшего образования
«Кемеровский государственный
университет»**

**Доктор технических наук,
профессор РАН
Просеков Александр Юрьевич**



2017 г.

ОТЗЫВ

**ведущей организации ФГБОУ ВО «Кемеровский государственный
университет» на диссертацию Исмагилова Артура Аскаровича
«Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.»,
представленную на соискание ученой степени кандидата исторических
наук по специальностям 07.00.02 – Отечественная история**

Диссертационное исследование А.А. Исмагилова является актуальным по нескольким причинам. Во-первых, авиация сегодня является неотъемлемой частью современного постиндустриального общества. Во-вторых, применение авиации в условиях крайнего севера сегодня порой остается единственным связующим звеном между отдаленными территориями. В-третьих, изучение опыта функционирования авиапредприятий, аэропортов, эксплуатации воздушных судов в условиях крайнего севера позволяет выявить наиболее проблемные вопросы и скорректировать их в условиях современного развития гражданской авиации. В-четвертых, особые природно-климатические условия

труда, как ни в какой другой отрасли и регионе, оказывали и продолжают оказывать влияние на формирование кадрового потенциала, что в современных условиях также необходимо учитывать. Воздушный транспорт остается одним из наиболее эффективных транспортных средств для решения народно-хозяйственных и военно-стратегических задач в освоении северных территорий Заполярья и Арктического побережья России. Осмысление позитивных и негативных итогов позволит учесть их опыт в выстраивании и оптимизации социально-экономической политики России в отношении Арктики. Поэтому актуальность представленной к защите диссертационной темы не вызывает сомнений.

Общая структура рассматриваемой работы имеет внутреннюю логику, позволяет последовательно решать авторские исследовательские задачи и создает объективную возможность для целостного восприятия поставленной проблемы. Объект и предмет исследования определен верно.

Диссертация содержит обстоятельный историографический анализ. Поскольку диссертационное исследование А.А. Исмагилова затрагивает разные аспекты развития авиации – анализ историографии представляется довольно непростой задачей. Для качественного определения историографических тенденций необходимо изучить как работы по истории аэропортов, так и работы по истории применения гражданской авиации в народном хозяйстве страны. Ситуация осложняется еще и тем, что исторических работ было не так много, в основном к юбилейным датам, большая часть исследований посвящена технической стороне вопроса. Работы по проблеме кадрового потенциала всегда были связаны с педагогической сферой, методикой подготовки и обучения технических специалистов. Но с распадом советской системы интерес к истории отдельно взятых управлений гражданской авиации вовсе упал. Этот факт также серьезно осложняет анализ историографии по заявленной теме. Однако, А.А. Исмагилов сумел преодолеть все сложности и провел довольно квалифицированный историографический анализ.

Исследователь выделил два этапа в историографии, основные тенденции, обосновал историографические направления, объяснил те или иные подходы в трудах исследователей. Авторская периодизация историографии органично сочетает проблемный и хронологический подходы. Автор справедливо отмечает, что предшествующими исследователями был накоплен эмпирический материал по истории авиационной отрасли в основном в региональном разрезе (Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока).

Анализируя историографию, А.А. Исмагилов установил, что в отечественной историографии невелико число исследований о состоянии материально-технической базы авиапредприятий и аэропортов Тюменской области, не проанализированы особенности сложных природно-климатических и социально-бытовых условий региона, которые существенно сказывались на повседневной жизни трудовых коллективов Тюменского авиапредприятия.

Методология исследования не вызывает особых возражений, раздел содержит не только упорядоченное перечисление использованных приемов научного анализа, но и конкретную характеристику важнейших аспектов их комплексного применения в рамках предложенной работы. Гражданская авиация Тюменской области рассматривается как субъект происходящих в авиационной отрасли процессов, поэтому в основе диссертации лежат модернизационный и институциональный подходы (с.10 – 12).

Как положительный момент следует отметить квалифицированный анализ источниковой базы. Для решения поставленных задач автор использовал широкий круг источников, среди которых архивные документы, как опубликованные, так и не опубликованные, а также воспоминания. Источниковая основа диссертации сформирована из документов 7 государственных и ведомственных (текущих) архивохранилищ Москвы, Тюмени, Ханты-Мансийска, Салехарда, Сургута и Нижневартовска.

Все источники автор разделил на видовые группы, выделив в них соответствующие подгруппы. А.А. Исмагилов использовал источники

различных групп: законодательные акты, делопроизводственную документацию и источники личного происхождения (мемуары, воспоминания и т.д.) Также, немаловажным фактом является то, что диссертант ввел в научный оборот некоторые новые, ранее не известные источники. Таким образом, источниковая база исследования является разносторонней и репрезентативной, что позволяет автору целенаправленно решать поставленные задачи и убедительно аргументировать собственные выводы.

Диссертационное исследование А.А. Исмагилова обладает несомненной научной новизной, так как в нем на конкретном историческом материале освещены многочисленные проблемы развития гражданской авиации Тюменской области в условиях создания и функционирования крупнейшего в стране нефтегазового комплекса, впервые проанализированы такие вопросы как строительство аэропортовых комплексов Тюменской области; состояние материально-технической базы Тюменского авиапредприятия и его самолетно-моторного парка. Предложенные авторские подходы не вызывают принципиальных возражений по формулировки положений, выносимых на защиту. Особого внимания заслуживает справедливый тезис о том, что разработка и освоение углеводородных ресурсов в крае была практически невозможна из-за отсутствия развитой сухопутной транспортной сети и сезонности работы речного транспорта (с.18).

Структура диссертации вполне соответствует поставленным автором задачам и включает все необходимые компоненты, в том числе введение, основную часть, состоящую из трех глав, заключение, список используемых источников и литературы, приложения. Приложение состоит из 32-х таблиц, 6 фотодокументов, 4 диаграмм, одной схемы.

В первой главе А.А. Исмагилов рассмотрел необходимость и историческую обусловленность, а также особенности строительства аэропортных комплексов в Тюменской области (в Тюмени, Сургуте, Березове, Салехарде, Ханты-Мансийске). Исследователем выявлено, что Тюменское управление

гражданской авиации было образовано в 1967 г., в структуре которого были созданы объединенные авиаотряды во всех аэропортах области и с этого момента проводились объемные работы по реконструкции старых и созданию новых аэропортов. Соискатель показал, что в условиях активного промышленного Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого национальных (с 1977 г. – автономных) округов Тюменской области был взят курс на создание аэропортовых комплексов в местах сосредоточения нефтегазовых месторождений, формирования промышленных зон и строительства крупных населенных пунктов. Количество аэропортов в области выросло за 1960-е – 1980-е гг. в 7 раз (с 5 до 36) (с.45).

Автором представлен анализ истории строительства наиболее значимых аэропортовых комплексов области, выделены основные проблемы на пути их создания, среди которых суровый климат, сложности с выбором места будущей стройки, подбор материалов для создания искусственных взлетно-посадочных полос.

На основе архивных материалов А.А. Исмагилов детально разобрался в проблеме комплектования самолетно-вертолетного парка, установив, что основной состав самолетно-вертолетного парка был представлен в основном вертолетами. В диссертации представлена динамика важнейшего звена системы транспортного обеспечения: рост самолетно-моторного парка (вертолетов и самолетов), который увеличился за исследуемый период со 190 до 880 единиц. При этом, как показано в диссертации, количество вертолетов за исследуемый период выросло в 5 раз, а самолетов – в 2,5 раза. Такое соотношение связано с тем, вертолеты способны совершать вертикальный взлет и посадку с любых твердых поверхностей и могли зависать в воздухе, совершать сложные операции. В диссертации отмечается, что возрастание темпов и масштабов деятельности тюменских авиаторов проявилось в осуществлении грузовых и пассажирских перевозок (с. 63).

Во второй главе соискатель выявил основные источники поступления кадров на Тюменское авиапредприятие, каналы комплектования и их состав, проблемы подготовки и переподготовка пилотов, текучесть кадров и меры по их закреплению. Текучесть летного состава в условиях создания ЗСНГК в 1960-е гг. доходила до 50 %. По мнению А.А. Исмагилова, это было связано с трудными условиями работы, недостатком жилья, неразвитостью социально-бытовой сферы. Автор полагает, что частичное решение этих вопросов в 1980-е гг. позволили существенно сократить текучесть летного состава Тюменского авиапредприятия (с.88). Во втором параграфе главы рассматривается сложный комплекс разнообразных проблем, связанных с повседневной жизнедеятельностью. Привлекая обширный эмпирический материал, автор подробно характеризует реальный уровень материального обеспечения, жилищно-коммунального, бытового, медицинского и торгового обеспечения авиаработников. Авторское внимание привлекают индивидуальные особенности культурно-бытового обустройства работников авиапредприятия, зафиксированные в письменных источниках, в воспоминаниях очевидцев и отчетливо иллюстрирующие как типичные черты советской повседневности, так и особенности жизни авиаторов (с.89 – 120).

Автор диссертационного исследования вполне закономерно приходит к выводу о том, что на протяжении 1960–1980-х гг. основными источниками пополнения трудовых ресурсов авиапредприятия выступали: привлечение выпускников вузов, училищ, школ, перевод из других управлений гражданской авиации, прием на работу демобилизованных военнослужащих из рядов советской армии и местных жителей Тюменской области

В третьей главе рассматриваются основные направления применения авиации в ведущих отраслях народного хозяйства в условиях севера, среди которых выделены аэрофотосъемка, обслуживание газовой и нефтедобывающей промышленности, обустройство предприятий на отдаленных территориях, геодезия и картография, лесоавиационные работы, помощь

коренному населению (вывоз рыбы, пушнины, смена оленеводческих бригад), авиационно-химические и санитарные работы. Также исследователь отмечает рост грузо- и пассажироперевозок в изучаемый период, которые достигались за счет постоянного увеличения перевозок на дальние расстояния и в труднодоступные районы нефтедобычи. А.А. Исмагилов сформировал 37 таблиц приложения и на их основе убедительно доказал объективность всех предложенных им положений диссертации (с.199 – 247), в том числе возрастание масштабов пассажирских и грузовых перевозок. На основе статистических материалов автор показал, что в 1960-е гг. грузо- и пассажироперевозок возросли в 6 раз, при этом объем пассажирских перевозок увеличился в 11 раз. В 1970-е гг. росла доля грузоперевозок (в 2,5 раза) и пассажирских перевозок (в 2 раза). В 1980-е гг. объемы грузо- и пассажироперевозок продолжали увеличиваться: в 2,5 и в 1,5 раза соответственно. (с.146 – 147).

Отдельный параграф работы посвящен проблеме организации безопасности полетов. Автор выделяет различные группы причин авиапроисшествий в разные исторические периоды, отмечая, что в 1960-е гг. аварии преимущественно возникали по вине неисправности радиотехнического и метеорологического оборудования, халатности и недисциплинированности личного состава, нарушений правил технической безопасности, из-за ошибок в деятельности наземных служб и пилотов, в 1970-е гг. эти причины дополнились рядом новых: снижение техники пилотирования, низкая оборудованность машин, неудовлетворительное обслуживание самолетов, не снижалось и количество грубых нарушений командного, летного и технического составов. Среди причин, приводивших к авиационным происшествиям, выявлялись и те, виной которых являлись конструктивные недоработки, в то же время в 1980-е, не смотря на предпринятые авиапредприятиями меры, аварийность сократилась незначительно (приложения 42, 43 на с. 246 – 247). Соискатель провел

тщательный подсчет всех авиапроисшествий и авиакатастроф (с гибелью людей), что нашло отражение в приложениях 37 – 40 (с.241 – 244).

Анализируя основные мероприятия по снижению авиационных происшествий и предпосылок к ним, автор исследования приходит к выводу, о том, что основными средствами снижения аварийности являлись техническое перевооружение аэродромных служб, курсы повышения квалификации летного состава, улучшение функционирования систем поддержки экипажей. (с. 162 – 163).

В заключении представленного диссертационного сочинения четко сформулированы итоговые результаты авторской исследовательской деятельности, отличающиеся высокой степенью научной достоверности, что определяется не только солидной источниковой базой, но и логичным характером предложенной соискателем комплексной схемы исторической реконструкции, отдельные положения которой содержат значительный элемент научной новизны. Следует согласиться с основным авторским выводом о том, что в 1964 – 1991 гг. Тюменскому управлению гражданской авиации удалось создать современную и развитую материально-техническую базу, сформировать штат высококвалифицированного персонала и значительно увеличить объемы работ в народном хозяйстве Тюменской области и в целом успешно решить поставленные задачи (с.175 – 181).

Достоинством диссертационного исследования А.А. Исмагилова является также то, что автор всегда старается детально рассмотреть те дискуссионные проблемы, на которые имелись противоположные или различные точки зрения, как в исследуемый автором период, так и сегодня. Рассматривая данные вопросы, автор диссертации старается представить наиболее объективную картину, подкрепляя свои доводы архивными материалами, статистикой, мемуарами.

Вместе с тем некоторые положения диссертации вызывают замечания.

1. При вполне логичной структуре исследования, диссертация выиграла

бы, если бы автор в первой главе выделил параграф, в рамках которого он бы рассмотрел государственную политику в сфере гражданской авиации в 1964-1991 г. Такой раздел диссертации напрашивается и в силу характеристики диссертантом источников работы. В числе особо значимых он называет нормативно правовые акты и делопроизводственную документацию.

2. Во введении автор на первое место выносит рассмотрение таких вопросов как объект и предмет исследования перед историографическим обзором. По сути, анализ историографии проблемы дает возможность выяснить степень изученности проблемы, и, следовательно, сформулировать с учетом наработок предшественников, содержание объекта, предмета, цели и задач исследования. Поэтому логичнее было бы сначала рассмотреть историографию вопроса.

3. Автор указывает, что хронологические рамки исследования охватывают период с 1964 г. по 1991 г. (стр. 3). Нижнюю границу связывает с образованием Министерства гражданской авиации СССР (декабрь 1964 г.) и формированием региональных управлений гражданской авиации. Однако в тексте сказано, что Тюменское управление было создано в 1967 г. (стр. 52).

4. В диссертации отсутствует обоснование территориальных рамок исследования.

5. В работе воздушным грузоперевозкам уделено больше внимания, чем пассажирским. Вне внимания автора остались вопросы стоимости пассажирских транспортных услуг, система перевозки и сохранности багажа. Рассмотрение данных вопросов позволило бы говорить о рентабельности авиаперевозок в регионе в изучаемый период и причинах последующих сокращений.

6. Во втором параграфе 3 главы «Состояние и контроль обеспечения

безопасности полетов» рассмотрены причины аварий, имевших место в гражданской авиации. Автор, применительно к 1970-м гг., отмечает в том числе «...снижение техники пилотирования» (с.157). Однако это утверждение вступает в противоречие с данными о подготовке кадров, где автор утверждает: «...зафиксирован рост числа кадров с высшим образованием, и резкое увеличение специалистов со средне-специальным образованием». Логично было бы объяснить данное противоречие. (с. 77 диссертации. Отмечена положительная динамика в подготовке кадров на рубеже 1960-1970-х гг. Сказано: «К 1970 г. задача Тюменского управления гражданской авиации по количественному и качественному комплектованию кадров в основном была решена. Значительно возросла доля дипломированных специалистов. Так, в сравнении с 1968 г. на предприятиях управления количество специалистов с высшим образованием увеличилось на 70 человек, а специалистов со средним специальным образованием – на 313 человек.» На с. 80 диссертации отмечается: «В целом, по имеющимся у нас данным, наибольший рост числа работников Тюменского управления гражданской авиации, прошедших подготовку и повысивших свою квалификацию, пришелся на 1973–1975 гг. (см. приложение 18). За этот период усовершенствовали свои знания более 60 тыс. человек.»).

7. В работе утверждается, что «Несмотря на предпринимаемые меры по снижению аварийности в 1980-х гг., их число уменьшалось незначительно (с 32 до 28)». Логично было бы эту цифру прокомментировать с учетом роста авиапарка.

8. В диссертации не исследована система поощрений авиаработников, существовавшая в Тюменском авиауправлении: государственных и региональных наград, отраслевых (присвоение учрежденного в 1965 г. Звания «Заслуженный пилот СССР»).

9. В первом параграфе третьей главы не вполне четко просматривается

проблемно-хронологический принцип ее конструкции, так как автор порой допускает повторы и включает сюжеты, слабо связанные с проблематикой параграфа.

10. В списке источников и литературы опубликованные источники логично было бы давать по видам, а не в алфавитном порядке (в результате в одном блоке идут мемуары, статистические документы, партийные и советские документы). В списке источников отсутствуют центральные общесоюзные издания, в т.ч. журнал «Гражданская авиация» и газета «Воздушный транспорт».

11. В диссертации нет сведений об использовании военной авиации в освоении Крайнего Севера Западной Сибири в исследуемый период.

12. В работе практически отсутствует компаративный анализ деятельности авиапредприятий в сопредельных регионах.

Высказанные замечания не влияют на общую позитивную оценку диссертации А.А. Исмагилова. Общее оформление рассмотренной диссертации заслуживает высокой оценки, а используемый научно-справочный аппарат соответствует предъявляемым требованиям. В представленной работе отсутствуют сомнительные формулировки и неясные фрагменты.

Диссертационное исследование прошло необходимую апробацию, автор имеет 15 научных публикаций, в том числе 4 статьи в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки РФ для опубликования результатов диссертационных исследований. Автор диссертации выступал с докладами на конференциях различного уровня, в том числе с международным участием.

Публикации и автореферат полностью отражают основное содержание диссертации. Достоверность выводов, сформулированных автором, не вызывает сомнения. Исследование соответствует шифрам заявленной специальности.

Материалы работы непременно найдут практическое применение и будут интересны широкой общественности.

Проведенный анализ позволяет утверждать, что диссертация Артура Аскаровича Исмагилова является самостоятельной научно-квалификационной работой, которая представляет собой исследование актуальной проблемы, характеризуется научной новизной, теоретической и практической значимостью, отвечает требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013 г. (в редакции от 21.04.2016 г.), а ее автор Исмагилов Артур Аскарович заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Отзыв подготовлен кандидатом исторических наук доцентом Т.А. Сычевой, доктором исторических наук, профессором М.В. Казьминой, обсужден и утвержден на заседании кафедры истории России ФГБОУ ВО «Кемеровский государственный университет» 22 мая 2017 года. Протокол № 10.

Заведующий кафедрой
истории России
ФГБОУ ВО «Кемеровский
государственный университет»
доктор политических наук, профессор

 А.А. Зеленин

650043 г. Кемерово, ул. Красная, 6
тел. (83842) 58-40-16
e-mail: kir.kemsu@yandex.ru

