

## ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

о диссертации Веселова Севостьяна Игоревича

**«Автомобильно-дорожное строительство на Севере Западной Сибири в 1963-1991 гг. »**, представленной на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности

07.00.02 – Отечественная история

Развитие Советского Союза в последней четверти XX века зависело, главным образом, от состояния дел в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе (ЗСНГК). Многие проблемы его создания к сегодняшнему дню исследованы достаточно хорошо. А вот автомобильно-дорожное строительство на территории комплекса не рассматривалось историками как самостоятельная проблема. Между тем, реализация сибирского мегапроекта была просто немыслима без сооружения дорог внутри нефти и газопромыслов, между месторождениями и базами снабжения, речными портами и аэродромами, другими объектами производственной и социальной инфраструктуры комплекса, раскинувшегося на тысячи километров. Таким образом, изучение темы, заявленной диссертантом, необходимо для воссоздания более полной исторической картины. Однако рецензируемая работа представляет не только академический, но и практический интерес. Это обусловлено тем, что освоение тюменского сектора Арктики в 2010-е годы снова стало актуальным, масштабы работ в этом регионе растут. А значит, в новых арктических проектах необходимо учитывать богатый опыт, накопленный в специфических условиях Тюменского Крайнего Севера.

Научная новизна диссертации обусловлена решением поставленных автором задач. Состоялось комплексное историко-экономическое исследование автомобильно-дорожного строительства на Севере Западной Сибири в период создания главного нефтегазового центра СССР,

привлечены ранее не использованные архивные документы, проведен их обстоятельный анализ, сделаны аргументированные выводы.

Теоретическая значимость диссертационной работы заключается в предложенных и апробированных автором методах исследования транспортного аспекта индустриализации Тюменского Севера. Эти методы могут быть использованы для изучения транспортного строительства в других северных районах страны.

Достоверность теоретических результатов работы подтверждается квалифицированным анализом широкого круга разнообразных источников, характеристика которых дана во введении (на стр. 24–28). Используются документы из 31 фонда девяти (двух центральных и семи региональных) архивов.

Концептуальной основой исследования стала теория модернизации. Владение методами исследования, которые автор характеризует на стр. 23–24, позволило успешно справиться с поставленными научными задачами. Стратегия сооружения дорожной сети в удаленных от баз снабжения, безлюдных и сложных в природно-климатическом и геологическом отношении районах рассмотрена в процессе ее последовательного формирования и развития, в тесной связи с определявшими ее историческими условиями.

Можно согласиться в целом с временными и территориальными рамками исследования (на стр. 4–5), хотя, на мой взгляд, более правильным было бы нижней хронологической границей считать 1964 г. – начало промышленного освоения открытых месторождений. Ведь известно, что добыча нефти и сооружение всей производственной инфраструктуры, включая дороги, начались одновременно, т.е. в 1964 г. Автор же приурочил нижнюю границу к выходу постановления Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г., в котором, наряду с другими, были поставлены задачи дорожникам. С этим постановлением автор связывает

начало формирования государственной политики по развитию сети автодорог на Севере Западной Сибири. Формально, возможно, он прав. Но практика освоения Севера чаще всего расходилась с планами его комплексного развития, а значит и решение поставленных автором задач следует искать не столько в плановых документах, сколько в практике реализации северных проектов. Что касается территориальных рамок исследования, то главная топливно-энергетическая база страны, безусловно, сформировалась на территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов Тюменской области. Но автору следовало уточнить, что в ЗСНГК входили и северные районы Томской области.

Структура диссертации соответствует задачам исследования и построена по проблемно-хронологическому принципу. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения, которое включает 39 таблиц, 3 схемы и 1 диаграмму.

Все положения диссертации, вынесенные автором на защиту, достаточно обоснованы в ходе исследования. Показано, что в пионерный период транспортное освоение нефтегазоносных районов Западной Сибири осложнялось отсутствием проектного и технологического обоснования строительства автодорог в условиях повсеместной заболоченности и обводнённости территории и низких температур. С.И. Веселов скупулёзно рассматривает, как преодолевались эти трудности (на стр. 32-66).

Подробно раскрыты проблемы снабжения предприятий строительными материалами (на стр. 66-94) и дорожно-строительной техникой (на стр. 94-118). Правда, сюжет об обеспечении строителей отечественной техникой в «северном исполнении» заслуживает большего внимания. Следовало выяснить, почему не удалось решить одну из самых

острых проблем в развитии не только строительной отрасли, но и комплекса в целом?

Автор проанализировал процесс формирования основного состава инженерно-технических и рабочих кадров в 1960–1980-е гг., показал, что за время транспортного освоения было укомплектовано кадрами восемь дорожно-строительных трестов, обеспечивших ускоренные темпы строительства автодорог (на стр. 147-177). Выявлены болевые точки кадровой политики, одной из которых – социально-бытовому обеспечению работников – автор уделил особое внимание (на стр. 177-198).

Лучшей и наиболее интересной, на мой взгляд, стала 3-я глава диссертации «Создание опорной сети автомобильных дорог на Севере Западной Сибири» (стр. 199-284). С.И. Веселов доказал, что на первом этапе (1963-1977) дорожники обеспечили, главным образом, потребности нефтегазодобывающих предприятий. В центре внимания транспортников находились преимущественно основные нефтедобывающие районы – Шаимский, Сургутский и Нижневартовский. Автодорогами были соединены объекты нефте- и газопромыслов, а также эксплуатируемые месторождения с некоторыми городами. В результате, на Тюменском Севере в начальный период освоения сформировалась преимущественно ведомственная, локальная автодорожная сеть.

На втором этапе, в 1977–1980 гг., дорожное строительство в районах нефтегазодобычи получило значительное ускорение в связи ростом масштабов нефтегазового производства и благодаря наращиванию мощности автодорожных предприятий. Автор выявил и проанализировал ведомственные разногласия по поводу темпов строительства дорог между транспортниками, с одной стороны, нефтяниками и газовиками – с другой, вскрыл и объяснил расхождение позиций Тюменского обкома КПСС и Министерства транспортного строительства СССР по вопросу сооружения стратегической автодороги Тюмень – Тобольск, превратившейся в

долгострой (на стр. 237-246). Обоснован вывод о том, что серьезной силой, отстаивающей интересы территории, были партийные органы (на стр. 210, 216, 218). Из текста диссертации понятно, что правительство обращало внимание на развитие Тюмени, главным образом, в той мере, в какой это способствовало решению общегосударственных задач, т.е. росту производства нефти и газа.

Как самостоятельный этап, автор выделяет 1980-е гг., когда в разработку вводятся десятки новых месторождений, в связи с чем значительно повышается концентрация строительных мощностей на нефтегазовом Севере и происходит кратное ускорение темпов дорожного строительства. На третьем этапе ведомственные дороги были переданы в общую автодорожную сеть РСФСР, сформировалась опорная сеть автодорог, связавшая Север и Юг Тюменской области.

К достоинствам диссертации следует отнести активное привлечение автором мемуарной литературы, что очень «оживляет» текст.

Практическая значимость диссертации очевидна. Поскольку Тюменский сектор Крайнего Севера (Ямало-Ненецкий округ, п-ов Ямал) рассматривается сегодня как наиболее подготовленный плацдарм для освоения отечественной Арктики, исследование С.И. Веселова позволяет извлечь уроки, полезные для руководства современной России, провозгласившего движение в высокие широты страны одним из приоритетов государственной политики.

Замечания по диссертационной работе в целом:

1. Недостаточно четко выглядит структура отдельных разделов диссертации. Например, в параграфе 2.2. «Комплектование и подготовка кадров в автодорожном строительстве» (стр. 147-177) материал о кадрах рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) идёт вперемешку: на стр. 150-157 – об ИТР, на стр. 157-159 – о рабочих, на стр. 159-161 – снова об ИТР, на стр. 161-163 – о рабочих. То же – в параграфе 2.3. «Социально-

бытовые условия дорожных строителей» (стр. 177-198). Сначала говорится об обеспечении работников жильём (на стр. 179-183), затем об обеспечении их товарами и услугами (на стр. 183-184), на стр. 185-193 – снова о жилищных проблемах, на стр. 187, 193-197 – опять о товарах и услугах.

2. Некоторые суждения выглядят спорно или противоречат ранее высказанным. Так, на стр. 266-267 в числе прогрессивных технологических процессов назван 2-хстадийный метод сооружения дорожного покрытия. А на стр. 274 автор говорит об ущербности этого метода. На стр. 197 автор цитирует одного из руководителей транспортного строительства А.И. Каспарова: «Что бы там сегодня не говорили о той эпохе, быт и «социалка» всегда были в ряду приоритетов». Поскольку диссертант никак не комментирует и не опровергает цитату, то, очевидно, он с ней согласен. Но такой вывод опровергает вся история нефтегазового освоения Тюменского Севера. И сам С.И. Веселов выше в качестве одной из главных причин высокой текучести кадров называет бытовую неустроенность строителей. То, что власть пренебрегала людьми – это бесспорный факт.

3. Наглядность в подаче материала могли бы усилить карты и схемы основных, стратегически важных для ЗСНГК, автодорог: «Тюмень – Тобольск – Сургут», «Тобольск – Южный Балык» и других. Таблиц в приложении диссертации много, но большинство из них охватывает короткие временные отрезки – 1, 3, 5 лет (таблицы на стр. 317, 321-325, 327, 330, 333-342 и др.), а сводных таблиц, показывающих процессы в динамике на протяжении всего исследуемого периода, нет. Исключение – таблица «Строительство автодорог с твердым покрытием в Тюменской области» на стр. 358.

4. Объем работы великоват для кандидатской диссертации (358 стр. с приложениями). Утяжелили текст избыточное, на мой взгляд, количество

примеров и повторы. Так, о природно-климатических и геологических факторах, осложняющих строительство на Тюменском Севере, говорится на стр. 33, 67, 199, 256; о технологии 2-хстадийного метода сооружения дорог – на стр. 51-52, 266-267, 274; об организации объединения «Запсибдорстрой» – на стр. 55, 83, 109, 259; и т.д. Устранение этих недостатков помогло бы не только сократить объем диссертации, но и сделать текст более энергичным.

5. К сожалению, местами «хромает» стиль изложения материала. Несогласованные предложения встречаются особенно часто в первых двух главах (на стр. 40, 46, 58, 66, 71, 73, 76, 80, 95 и др.). На стр. 73, например, можно прочесть, что «планы переработки щебня трестом не выполнялись, ссылаясь на низкие температуры в области». Есть пропуски в предложениях слов и предлогов, что порой искажает и смысл предложения (на стр. 57, 58, 69, 186, 251). Так, на стр. 186 читаем: «Для развития художественной самодеятельности был приобретен эстрадный оркестр». Видимо, строительное управление приобрело инструменты для оркестра, а не музыкантов? Ошибки в словах также меняют их смысл. Например, вместо «освещали» – «освящали» (на стр. 21), вместо «придавали» – «предавали» (на стр. 170). Нужно тщательнее вычитывать текст или обращаться к помощи редактора.

Несмотря на высказанные замечания, в целом диссертационная работа состоялась. Квалификационные требования к диссертации С.И. Веселовым выполнены. Поставленные задачи решены, положения, вынесенные на защиту, обоснованы. Диссертация С.И. Веселова представляет собой законченное самостоятельное исследование, отличающееся достоверностью основных результатов анализа и выводов.

Ключевые положения и выводы диссертации отражены в 11 научных публикациях, четыре из которых вышли в изданиях Перечня ВАК РФ. Результаты исследования докладывались на 5 всероссийских (из них 2 с

международным участием) и одной международной (г. Белгород) конференциях. Автореферат диссертации адекватно отражает ее содержание. Текст диссертации подготовлен и оформлен в соответствии с требованиями «Положения о присуждении учёных степеней».

Диссертация «Автомобильно-дорожное строительство на Севере Западной Сибири в 1963-1991 гг.» соответствует критериям, сформулированным в п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации № 842 от 24 сентября 2013 г. (в редакции от 28.08.2017 г.), предъявляемым к кандидатским диссертациям, а соискатель Веселов Севостьян Игоревич заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

07.06.2019 г.

Профессор кафедры гуманитарных наук и технологий Тюменского индустриального университета, доцент, доктор исторических наук

Карпов Виктор Петрович

Рабочий адрес: 625048, г. Тюмень, ул. Мельникайте, 70. ТЦУ. Каб. 1206.  
Телефон (3452) 28 30 46  
e-mail кафедры: [humanities@tsu.ru](mailto:humanities@tsu.ru)



Подпись  
наверяю  
Карпова В.П.  
Документовед общего отдела ТЦУ  
Листованова Ю.И.  
07.06.2019