

ОТЗЫВ

официального оппонента доктора исторических наук, профессора Хисамутдиной Равили Рахимьяновны на диссертацию Горшенина Александра Владимировича «Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история

Актуальность темы исследования, избранной А. В. Горшениным, не вызывает сомнения ни в научном, ни в практическом отношении. Городской транспорт является важнейшим элементом транспортной системы страны, который обеспечивает ежедневную подвижность многомиллионного населения. В связи с этим особый интерес у исследователей вызывают вопросы, связанные с функционированием транспортной системы страны в экстремальных условиях Великой Отечественной войны, т.к. тема войны, Победы над фашизмом и послевоенного восстановления страны имеет не только непреходящую научную актуальность, но и огромное общественно-политическое значение. При исследовании проблемы функционирования транспорта в военные и послевоенные годы чрезвычайно важным представляется региональный подход, который позволяет проследить как общие закономерности, так и особенности механизмов реализации в регионе принятых партией и советским правительством постановлений и распоряжений по решению проблем городского пассажирского транспорта.

Результаты исследования обладают новизной и представляют для современной исторической науки значительную ценность. Исследование А.В. Горшенина стало первым комплексным исследованием развития и функционирования городского пассажирского транспорта Среднего Поволжья в военные годы и в годы первой послевоенной пятилетки. В работе рассмотрен комплекс проблем функционирования городского транспорта в указанный хронологический период, включающая следующие аспекты: изучен процесс расширения транспортных систем региона; проанализирована нормативно-правовая база функционирования транспортных предприятий; воссоздана структура отрасли общественного транспорта и особенности её подчинения; рассмотрены вопросы перестройки работы, проектирования и деятельности транспортных систем в условиях войны и послевоенного периода, изучены кадровый вопрос и повседневная жизнь работников предприятий. Помимо этого следует отметить, что А.В. Горшенин вводит в научный оборот значительное

количество нового документального материала, что служит подтверждением научной новизны исследования.

О достаточно хорошем уровне квалификации А.В. Горшенина говорит его умение работать с источниками и литературой. У меня нет принципиальных замечаний, связанных с источниковедческими и историографическими подходами автора к проведению исследования.

Диссертационное исследование основано на широкой источниковой базе. Автором введены впервые в научный оборот и использованы неопубликованные архивные материалы, выявленные в 60 фондах (281 дело) четырех федеральных и шести региональных архивов, опубликованные документы, материалы периодической печати (9 областных, городских газет и многотиражки) и источники личного происхождения. В работе представлен квалифицированный анализ источников, свидетельствующий об овладении соискателем методами работы с различными видами источников. Особо следует отметить тщательный анализ законодательной базы, позволивший выявить ключевые моменты в развитии городского пассажирского транспорта. Вполне успешно использованы в работе электронные ресурсы.

Каждый из источников взаимодополняет и взаимообогащает друг друга. Комплексное использование широкого круга источников, взвешенное отношение к ним позволило автору поставленные в диссертации цель и задачи.

Историографический анализ проблемы, представленный в диссертации, во-первых, показал хорошее знание диссертантом трудов по данной проблеме, а во-вторых, выявил слабо изученные лакуны рассматриваемой проблемы. Несомненно, что диссертант глубоко знаком с тем кругом литературы (освещены даже газетные статьи), которая непосредственно посвящена данной проблеме. В советской историографии автор выделил 4 группы исследовательских работ и дал емкую характеристику каждой. Можно согласиться в целом с мнением автора о том, что в советский период история городского пассажирского транспорта 1941-1950 гг. практически не изучалась. Характерной тенденцией российской историографии 2000-х гг. является расширение проблемного поля исследования. Анализ важнейших направлений и работ в изучении данной проблемы в общероссийской и региональной историографии показывают хорошее владение диссертантом навыками историографического анализа. Использование научных изысканий зарубежных историков, их сопоставление с работами российских историков расширило историографию исследуемой проблемы и украсило диссертацию (с. 21-24).

А.В. Горшенин успешно использовал также сведения из 16 авторефератов кандидатских и докторских диссертаций, что свидетельствует о его уважительном отношении к научному наследию своих предшественников. Добротный историографический анализ позволил автору четко сформулировать цель и задачи исследования.

Добротный анализ литературы и источников, использование модернизационной и формационной теории, применение принципов и специальных методов исторического исследования обусловили высокую степень достоверности положений и выводов диссертации. Диссертационное исследование построено на основе использования хронологического метода: в первой главе рассмотрено становление общественного транспорта Среднего Поволжья в предвоенные годы, во второй главе – в военные годы, в третьей главе – восстановление и развитие системы городского транспорта региона в годы первой послевоенной пятилетки.

Диссертационное исследование носит междисциплинарный характер, в связи с этим в нем используются методологические установки истории науки и техники, исторической урбанистики, истории повседневности и социологии города.

Структура диссертации достаточно стройна и логична, соответствует целям и задачам, содержанию объекта и предмета исследования и включает в себя введение, три главы, разделенных на 11 параграфов, заключение, список использованных источников и литературы, приложения.

Во введении определены актуальность темы, четко и верно, на наш взгляд, сформулированы объект и предмет исследования. Цель, задачи, хронологические и территориальные рамки исследования, его методологические основы, научная новизна и научно-теоретическая и практическая значимость диссертации, основные положения, выносимые автором на защиту, вполне обоснованы. При рассмотрении проблемы соискатель нередко выходит за хронологические рамки, определенные в диссертации, однако, к сожалению, об этом не оговаривается в работе.

Диссертация отличается интересной формой подачи материала, единым подходом к его анализу и рассмотрению главных аспектов исследования, что позволяет всесторонне представить состояние и развитие всех видов городского пассажирского транспорта Среднего Поволжья в предвоенные, военные и послевоенные годы.

К важным результатам диссертационного исследования А.В. Горшенина можно отнести анализ причин неудовлетворительной работы транспорта Среднего Поволжья на начальном этапе войны.

Безусловной заслугой автора является анализ состояния и развития электротранспорта в городах Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления. Автор доказывает, что из всех городов только Куйбышев обладал к началу войны разветвлённой трамвайной сетью, которая и приняла на себя основную тяжесть перевозок. Но и трамвай не справлялся, поэтому уже в 1942 г. здесь организуется троллейбусное сообщение, используя для этого машины, эвакуированные из Москвы. При поддержке центральных органов власти в годы войны началось проектирование и строительство электротранспорта – троллейбусного хозяйства в Пензе и трамвайной линии в Ульяновске. Изучение процессов проектирования, строительства и эксплуатации пензенского троллейбуса позволяет, по мнению автора, увидеть многочисленные сложности, с которыми столкнулись городские власти. Благодаря их настойчивости, содействию различных министерств и помощи горожан, троллейбусная линия начала эксплуатироваться. Создание троллейбусной линии велось в течение нескольких лет. Начавшись ещё в годы войны, строительство первой троллейбусной линии закончилось только к ноябрю 1948 г. А.В. Горшенин приходит к выводу, что развитие городского электротранспорта областных центров Среднего Поволжья привело к расширению и хозяйственному освоению данных городов, способствовало увеличению мобильности горожан, а трамвай и троллейбус прочно заняли ведущее место в инфраструктуре этих городов.

А.В. Горшенин выделяет особенности функционирования автотранспорта в городах Среднего Поволжья. Автор показывает, что в связи с мобилизацией автотранспорта для военных нужд и нехваткой горючего ухудшилась работа автобусного транспорта и полностью прекратилась эксплуатация такси, что особенно остро ощущалось в крупнейших городах Среднего Поволжья – Куйбышеве, Пензе и Ульяновске. Он доказывает, что на протяжении первой послевоенной пятилетки росло число автобусов, увеличивались и их маршруты. Пересматривались направления их следования в соответствии с пассажиропотоком и обращениями граждан. Всё это позволило, по мнению соискателя, к 1950 г. наладить внутри городов Среднего Поволжья чёткое автобусное сообщение. В малых городах автобус перевозил людей по наиболее востребованным маршрутам, а в областных столицах автобус был сосредоточен по тем направлениям, в которых отсутствовало трамвайное или троллейбусное

сообщение, создавая, тем самым, стройную систему общественного транспорта. Вполне убедительно автором сделан вывод о том, что после войны была реанимирована работа пассажирских такси.

Автор показывает серьезную проблему с кадрами, вызванную войной. На основе обобщения эмпирического материала соискателю удалось не только доказать, что на протяжении всего периода Великой Отечественной войны трамвайно-троллейбусному управлению не хватало кадров, особенно катастрофической ситуация была в начале войны (с. 143-144), но при этом выявить причины сложившейся ситуации. В годы войны в ряде населённых пунктов закрылись образовательные учреждения по подготовке работников для системы транспорта. Многие работники призывались на фронт или уходили добровольцами, поэтому транспортные предприятия испытывали колоссальный недостаток в работниках. Новичков, приходивших в те годы на транспорт, приходилось обучать силами предприятий. Подготовка специалистов осуществлялась путём индивидуально-бригадного ученичества. В конце войны и после её окончания организовывались автошколы.

Использование сравнительно-исторического метода позволило автору показать общее и особенное в состоянии и развитии городского пассажирского транспорта в трех областях Среднего Поволжья в годы войны и послевоенной четвертой пятилетки.

Многие сюжеты, рассмотренные в диссертации, представляют особый интерес. Среди них, например, сюжет, связанный с эвакуацией в октябре 1941 г., в связи с тяжёлой обстановкой на фронте, из Москвы в Куйбышев 105 троллейбусов марок «ЯТБ-1», «ЯТБ-2» и «ЯТБ-4». Здесь была организована так называемая троллейбусная эвакуабаза. Местные власти добиваются разрешения использовать 20 машин для организации троллейбусной линии «Вокзал – пл. Революции», которая была открыта в ноябре 1942 г. Ходатайство властей г. Куйбышева поддержал А.Н. Косыгин, в результате чего СНК СССР принимает решение о выделении необходимых троллейбусных машин (с. 109-110); реакция местных властей на жалобы пассажиров на работу городского транспорта (с. 201-202, 219-221, 226, 227, 230, 231); сюжеты, связанные с тарифами на автобусную перевозку (с. 207), на перевозку такси (с. 233 и заработной платой работников трамвая и троллейбусов (с. 148, 238), водителей автотранспорта, кондукторов (с. 154, 244, 248). Есть интересные сюжеты, связанные с разбором семейных проблем в партийных ячейках, что было характерно для того периода (с. 261, 262, 266, 267) .

Заслуженой соискателя является то, что история развития гражданского транспорта Среднего Поволжья в военные и послевоенные годы не обезличена. Представлены очень много персоналии (с. 89,90, 91, 93, 115, 116, 147).

Высокой оценки достойны приложения к диссертации, представленные 2 схемами трамвайных маршрутов и электротранспорта г. Куйбышева, 7 фотографиями военных и послевоенных лет из фондов СОГАСПИ, из областных газет и другими материалами. Важно то, что приложения, составленные диссертантом, не просто формально включены в текст работы. На них на протяжении всего труда делаются разумные ссылки, что во многом облегчает изучение текста исследования.

Статистические данные систематизированы и сведены в 35 таблиц в самом тексте, которые несут разную информационную ценность и позволяют уточнить и усилить положения диссертации и свидетельствует об умении автора систематизировать и обобщать обширные статистические данные. Но есть замечания по техническому оформлению всех таблиц.

Рецензируемая работа расширила представление о функционировании городского пассажирского транспорта Среднего Поволжья в 1941-1950 гг. Диссертацию А.В. Горшенина отличает информативность, основанная на тщательном анализе источников и научной литературы, убедительность выводов, подтверждаемых примерами, стремление рассматривать изучаемый феномен с учетом социокультурной ситуации советского военного и послевоенного общества. Отмечая несомненные достоинства диссертационного исследования А.В. Горшенина, необходимо отметить и ряд замечаний и дискуссионных моментов:

1. Нет сравнения с другими тыловыми регионами Советского Союза. Это дало бы возможность выделить общее и особенное в работе городского пассажирского транспорта не только в каждой из областей Среднего Поволжья, что и делает соискатель, но и во всех регионах страны и при этом выделить характерные для Среднего Поволжья. Хотя в списке литературы задействованы работы, посвященные общественному транспорту Западной Сибири в 1930-1950-х годах, городскому общественному транспорту Южного Урала, общественному транспорту в городах Башкирии, городскому хозяйству Тамбова в годы Великой Отечественной войны и т.д.

2. Автор показывает большую текучесть рабочей силы, которая была характерна для Куйбышевского областного автотреста за 1946 год (с. 243). Сколько принято рабочих, столько же уволено, но при этом нет никакого

объяснения такой ситуации. А в других областях Среднего Поволжья какая была ситуация? Она была характерна только для Куйбышевской области?

3. Работу характеризует добротная источниковая база, но диссертация только бы выиграла, если бы корпус неопубликованных документов дополнили материалы устной истории, что позволило бы посмотреть и оценить работу городского пассажирского транспорта военных и послевоенных лет глазами её непосредственных участников.

4. В диссертации приводится много примеров о заработной плате работников трамвайно-троллейбусного и автотранспортного управления. Можно было сопоставить уровень их заработной платы со средней зарплатой в стране и сделать вывод о низкой или высокой трудовой мотивации.

5. Объем диссертации сильно раздут, можно было его сократить за счет уменьшения технической характеристики разных видов транспорта (с. 60-78) и становления общественного транспорта начиная с 19 века (с. 78-100).

6. Из всех проблем, рассмотренных в диссертации, менее удачна раскрыта проблема повседневной жизни работников городского транспорта в годы первой послевоенной пятилетки.

Однако, в целом высказанные замечания носят рекомендательный, частный характер и не касаются главных положений исследования, выполненного на высоком профессиональном уровне. Диссертация производит благоприятное впечатление и отличается самостоятельностью, достаточным научным уровнем и убедительностью выводов. С полным основанием можно утверждать, что А.В. Горшениным решена важная научная задача, что имеет существенное значение для развития представлений о функционировании общественного городского транспорта Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период. Практическое значение диссертации заключается в возможности использовать её содержание и выводы в общих и специальных курсах отечественной истории.

Диссертационное исследование А.В. Горшенина прошла хорошую Апробацию. Основное содержание диссертации отражено в 31 научной публикации, 5 из которых опубликовано в изданиях, рекомендованных ВАК, а также апробировано в выступлениях на научных конференциях разного уровня.

Автореферат соответствует основному содержанию и отражает основные положения диссертационной работы.

В целом диссертационное исследование А.В. Горшенина можно характеризовать как завершённую научно-квалификационную работу, содержащую решение задачи, имеющей существенное значение для развития

исторической науки. Диссертант продемонстрировал высокий профессиональный уровень, самостоятельность и широту суждений.

Диссертация, подготовленная Александром Владимировичем Горшениным, полностью соответствует требованиям пункта 9,10, 11, 13, 14 «Положения о присуждении научных степеней» Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2013 г. № 842, а её автор – Александр Владимирович Горшенин заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент,

д.и.н., профессор, зав. кафедрой всеобщей истории и методики преподавания истории и обществознания

ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный педагогический университет»

Р.Р. Хисамутдинова

Служебный адрес: 460014 г. Оренбург, ул. Советская, 19, Оренбургский государственный педагогический университет

Сайт организации: <http://ospu.ru>

Личный тел.: 89501878365

E – mail: hisamutdinova@inbox.ru

Ректор ОГПУ



С.А. Алешина

2 апреля 2018 г.