

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.015.11  
НА БАЗЕ ФГАОУ ВО «БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК

аттестационное дело № \_\_\_\_\_

решение Диссертационного совета от 03 мая 2018 г. № 171

О присуждении Горшенину Александру Владимировичу  
ученой степени кандидата исторических наук

Диссертация А.В. Горшенина «Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.» в виде рукописи по специальности 07.00.02 – Отечественная история выполнена в ФГБОУ ВО «Самарский государственный социально-педагогический университет» (г.Самара), принята к защите 27 февраля 2018 г. (протокол № 161) диссертационным советом Д 212.015.11 на базе ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» (НИУ «БелГУ») по адресу: 308007, г. Белгород, ул. Студенческая, 14, зал заседаний Ученого совета, ауд. 260, приказ об образовании диссертационного совета № 105/НК от 11.04.2012 г.

**Соискатель** – Горшенин Александр Владимирович, 1991 года рождения, гражданин Российской Федерации. В 2008-2013 гг. обучался на историческом факультете Самарского государственного педагогического университета (с 2009 г. – Поволжская государственная социально-гуманитарная академия), по окончании была присуждена квалификация «Учитель истории» по специальности «История». С 2013 г. по 2016 г. являлся аспирантом очной формы обучения по специальности 07.00.02 – Отечественная история кафедры отечественной истории и археологии Поволжской государственной социально-гуманитарной академии (с 2015 г. – Самарского государственного социально-педагогического университета). В настоящее время старший преподаватель кафедры отечественной истории и археологии ФГБОУ ВО «Самарский государственный социально-педагогический университет».

Диссертация выполнена на кафедре отечественной истории и археологии ФГБОУ ВО «Самарский государственный социально-педагогический университет» (г. Самара)

**Научный руководитель** – доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и археологии ФГБОУ ВО «Самарский государственный социально-педагогический университет» Храмкова Елена Ленаровна.

**Официальные оппоненты:**

1. Данилов Виктор Николаевич, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой отечественной истории и историографии ФГБОУ ВО

«Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского»,

2. Хисамутдинова Равиля Рахимьяновна, доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой всеобщей истории и методики преподавания истории и обществознания ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный педагогический университет»

дали положительные отзывы о диссертации.

**Ведущая организация** ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет» в своем положительном заключении, подготовленном доктором исторических наук, профессором кафедры социологии, политологии и истории Отечества Курятниковым Владимиром Николаевичем и кандидатом исторических наук, доцентом кафедры социологии, политологии и истории Отечества Федотовым Виктором Владимировичем, указала, что диссертация А.В. Горшенина правомерно обусловлена необходимостью комплексного изучения тыла СССР периода Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства. Полученные диссертантом результаты исследования вносят вклад в подробную характеристику институциональных, функциональных, материально-технических и кадровых аспектов системы городского транспорта Среднего Поволжья и позволяют обобщить фактический и статистический материал по истории развития общественного транспорта рассматриваемого региона. Замечания и пожелания относятся в основном к уточнению авторских подходов к различным сторонам изучаемых проблем. Автор диссертации заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывался тем, что сфера интересов оппонентов является смежной с проблематикой, в рамках которой диссертантом проводилось исследование. Ведущая организация ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет» является крупным учебным и научным учреждением, имеющим в своем составе авторитетных специалистов, связанных с изучением отечественной истории.

Соискатель имеет 31 опубликованную работу по теме диссертации, в том числе, 5 статей – в научных журналах и изданиях, которые включены в перечень российских рецензируемых журналов и изданий для опубликования основных научных результатов диссертации.

#### **Научные работы по теме диссертации**

1. *Горшенин А.В.* Автобусное сообщение в городах Куйбышевской области в послевоенный период (1946-1950 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Самара: Изд-во СНИЦ РАН. 2014. Т. 16, № 3 (2). С. 520-524 (0,6 п.л.).

2. *Горшенин А.В.* Материально-бытовое обеспечение работников городского транспорта г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. Тольятти, 2015. № 2 (18). С. 204-212 (1,1 п.л.).

3. *Горшенин А.В.* Из истории становления троллейбусного сообщения в Пензе // Самарский научный вестник. Самара: СГСПУ. 2016. № 1 (14). С. 109-114 (0,8 п.л.).

4. *Горшенин А.В.* Развитие пассажирского электротранспорта городов Среднего Поволжья в первые послевоенные годы (1945-1950 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. М.: Наука. 2016. Т. 37. № 3. С. 506-525 (2,5 п.л.).

5. *Горшенин А.В.* К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. Самара: СГСПУ. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 129-135 (0,9 п.л.).

6. *Горшенин А.В.* Развитие городского электротранспорта в годы Великой Отечественной войны (на материалах города Куйбышева) // VIII Чтения, посвященные памяти Р.Л. Яворского (1925–1995): матер. Междунар. науч. конф. Новокузнецк: РИО КузГПА, 2012. С. 120-124 (0,4 п.л.).

7. *Горшенин А.В.* Осуществление городских пассажирских перевозок в г. Куйбышеве в годы Великой Отечественной войны // История и археология: матер. междунар. науч. конф. СПб.: Реноме, 2012. С. 1-3 (0,4 п.л.).

8. *Горшенин А.В.* Повседневная жизнь в тыловом городе в 1941-1945 гг. (на примере работников Куйбышевского ТТУ) // Платоновские чтения: матер. и докл. XVIII Всерос. конф. молодых историков. Самара: Самарский университет, 2012. С. 194-197 (0,25 п.л.).

9. *Горшенин А.В.* Организация троллейбусного сообщения в городе Куйбышеве в годы Великой Отечественной войны // Культура, наука, образование: проблемы и перспективы: матер. II Всерос. науч.-практ. конф. (г. Нижневартовск, 8 февраля 2013 г.). Ч. II. История идей и история общества. Теория истории, историография, методология исторического исследования. Проблемы отеч. ист. Нижневартовск: Изд-во Нижневарт. гос. ун-та, 2013. С.100-102 (0,4 п.л.).

10. *Горшенин А.В.* Кадровый вопрос и трудовая дисциплина на транспорте г. Куйбышева в 1941-1945 гг. // Россия на пересечении пространств и эпох: матер. II междунар. междисциплинар. науч. конф. молодых ученых. Москва, РГГУ, 22 марта 2013 г. М.: ЛЕНАНД, 2013. С. 32-37 (0,4 п.л.).

11. *Горшенин А.В.* История электротранспорта г. Куйбышева в 1941-1945 гг. в документах местных архивов // Исторические документы и актуальные проблемы археологии, источниковедения, Отечественной и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. тез. докладов участн. III междунар. конф. молодых ученых и спец. «Clio-2013». М.: РОССПЭН, 2013. С. 115-119 (0,3 п.л.).

12. *Горшенин А.В.* Подготовка квалифицированных кадров для городского электротранспорта Куйбышева в 1941-1945 гг. // Гуманитаристика в условиях современной социокультурной трансформации: матер. II Всерос. науч.-практич. конф. 26 апреля 2013 г. Липецк: ЛГПУ, 2013. С.6-9 (0,3 п.л.).

13. *Горшенин А.В.* Троллейбус как вид пассажирского транспорта: к истории возникновения и развития // Молодой ученый. 2013. № 5. С. 580-582 (0,4 п.л.).

14. *Горшенин А.В.* Начало развития троллейбусного сообщения в городе Куйбышеве в материалах архивов и периодической печати // Телескоп: Науч. альманах. Спецвыпуск: матер. II молодежного ист.-архив. форума, посв. 95-летию Гос. архив. службы РФ. Самара: НТЦ, 2013. С. 19-25 (0,45 п.л.).

15. *Горшенин А.В.* Патриотическая помощь фронту работников городского транспорта г. Куйбышева во время Великой Отечественной войны [Электрон. ресурс] // III Всероссийская научно-практическая школа-конференция молодых ученых (с международным участием) «История России с древнейших времен до XXI века: проблемы, дискуссии, новые взгляды» (Москва, ИРИ РАН, 23-25 октября 2013 г.). Режим доступа: <http://mkonf.iriran.ru/papers.php?id=121>, свободный (0,3 п.л.).

16. *Горшенин А.В.* Оказание помощи семьям фронтовиков и обеспечение продовольствием работников городского автомобильного транспорта г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны // Платоновские чтения: матер. и докл. XIX Всерос. конф. молодых историков (6-7 декабря 2013 г.). Самара: Самарский университет, 2013. С. 37-39 (0,2 п.л.).

17. *Горшенин А.В.* Городской транспорт Пензы в годы Великой Отечественной войны // Война и повседневная жизнь Населения России XVII-XX вв. (к столетию начала Первой мировой войны): матер. междунар. науч. конф., 14-16 марта 2014 г. СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2014. С. 225-231 (0,5 п.л.).

18. *Горшенин А.В.* Пензенское троллейбусное сообщение в первые послевоенные годы // Россия на пересечении пространств и эпох: материалы III междунар. междисциплинар. науч. конф. молодых ученых. Москва, РГГУ, 9 апреля 2014 г. М.: ЛЕНАНД, 2014. С. 31-37 (0,45 п.л.).

19. *Горшенин А.В.* Развитие городского транспорта Пензенской области в первые послевоенные годы: источниковая база исследования // Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. IV Междунар. конф. молодых ученых и специалистов «Слю-2014». М.: РОССПЭН, 2014. С. 113-117 (0,3 п.л.).

20. *Горшенин А.В.* Автомобильный транспорт Пензенской области в период Великой Отечественной войны // Победа – одна на всех: материалы междунар. науч.-практ. конф., Витебск, 24 апреля 2014 г. Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2014. С. 251-253 (0,4 п.л.).

21. *Горшенин А.В.* Жалобы граждан в печати и их роль в улучшении работы городского транспорта послевоенных лет (по материалам г. Куйбышева и г. Пензы) // Платоновские чтения: материалы и доклады XX Всерос. конф. молодых историков (Самара, 12-13 декабря 2014 г.). Самара: Самарский университет, 2014. С. 41-44 (0,25 п.л.).

22. *Горшенин А.В.* Помощь фронту предприятий городского транспорта Среднего Поволжья в период Великой Отечественной войны // Военная история России: люди и события (к 70-летию Великой Победы): матер. междунар. науч. конф., 12-14 марта 2015 г. СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2015. С. 146-151 (0,4 п.л.).

23. *Горшенин А.В.* Источниковедческие аспекты изучения развития городского транспорта Ульяновской области в 1946-1950 гг. // Исторические

документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. V междунар. конф. молодых уч. и спец. «Сію-2015». М.: РОССПЭН, 2015. С. 72-76 (0,3 п.л.).

24. *Горшенин А.В.* Городской транспорт Ульяновска в годы Великой Отечественной войны // Россия в зеркале военной истории (к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне): матер. II Междунар. науч.-практич. конф. В 2 т. Т. 2. Кострома: Изд-во КГТУ, 2015. С. 38-43 (0,4 п.л.).

25. *Горшенин А.В.* Из истории возникновения троллейбусного сообщения в г. Куйбышеве // Самарский край в истории России. Вып. 5: матер. межрегион. науч. конф., посв. 190-летию со дня рождения П.В. Алабина. Самара: СНЦ, 2015. С. 247-250 (0,5 п.л.).

26. *Горшенин А.В.* Документы федеральных и региональных архивов как источник изучения городского транспорта Ульяновска в годы Великой Отечественной войны // Проблемы изучения военной истории: сб. статей III Всерос. науч. конф. с междунар. участием. Самара, 24-25 марта 2015 г. Самара: НТЦ, 2015. С. 375-381 (0,9 п.л.).

27. *Горшенин А.В.* Организация работы внутригородского пассажирского транспорта в первые послевоенные годы (по материалам г. Куйбышева) // Проблемы российской истории. Вып. XIII. Социалистический город и социокультурные аспекты урбанизации / ИРИ РАН, МГТУ им. Г.И. Носова. Магнитогорск: Дом печати, 2015. С. 61-72 (1,5 п.л.).

28. *Горшенин А.В.* Документы партийных архивов о повседневной жизни работников общественного транспорта городов Среднего Поволжья в 1941-1950 гг. // Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. VI междунар. конф. молодых уч. и спец. «Сію-2016». М.: РОССПЭН, 2016. С. 141-145 (0,3 п.л.).

29. *Горшенин А.В.* Зарождение общественного транспорта г. Ульяновска (по материалам ГАУО и СОУНБ) // Кирилло-Мефодиевские чтения в СамГТУ: сб. матер. XII Всерос. (с междунар. участием) науч. конф. студентов, магистрантов и аспирантов (18 мая 2016 г., Самара, СамГТУ). Вып. 4. Самара: СамГТУ, 2016. С. 65-68 (0,4 п.л.).

30. *Горшенин А.В.* Автобусы для городов СССР: технические поиски и решения 1930-1940-х гг. // Научно-технические документы в современном информационном пространстве: сб. докл. и выступлений на V историко-архивн. форуме «Память о прошлом-2016». Самара: НТЦ, 2016. С. 142-151 (0,6 п.л.).

31. *Горшенин А.В.* Становление системы управления отраслью городского электротранспорта в РСФСР // Платоновские чтения: материалы и доклады XXII Всерос. конф. молодых историков (Самара, 9-10 декабря 2016 г.). Самара: Самарская гуманитарная академия, 2017. С. 74-77 (0,25 п.л.).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

**1.Ростова Николая Дмитриевича**, доктора исторических наук, профессора кафедры коммуникативных, социокультурных и образовательных технологий Алтайского государственного технического университета им. И.И. Ползунова. Отзыв положительный. Рецензент

отметил, что в работе проведён обстоятельный анализ историографии проблемы, при этом уделено внимание как фундаментальным научным трудам, так и небольшим изданиям. В отзыве обращается внимание на то, что автор диссертации уделил должное внимание и анализу трудов зарубежных исследователей общественного транспорта, логично разделив при этом всю историографию проблемы на два этапа. Автор отзыва отмечает достаточно подробный источниковедческий анализ в диссертации. Выводы и положения, выносимые на защиту, хорошо аргументированы, выверены, оригинальны, корректны и носят элемент новизны. В рецензии обозначается, что материалы диссертации могут быть использованы как при подготовке курсов отечественной и региональной истории, так и разработке специальных курсов и сборников по истории общественного транспорта Среднего Поволжья. Отзыв замечаний не имеет.

**2. Сомова Владимира Александровича**, доктора исторических наук, старшего научного сотрудника отдела истории Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника. Рецензентом отмечено, что актуальность работы определяется глубоким сравнительно-историческим анализом исторического опыта функционирования региональных транспортных предприятий в условиях Великой Отечественной войны и четвёртой пятилетке. В отзыве отмечается широкий видовой состав использованных источников: делопроизводственная документация нормативно-правового, управленческого, отчётного, распорядительного, планового характера, а также описания технических проектов, документы региональных партийных и профсоюзных органов военных и послевоенных лет. Новые аспекты, раскрытые в диссертации, позволяют более полно охарактеризовать вклад городского пассажирского транспорта в победу в 1941-1945 гг. и восстановление мирной жизни, а также в развитие экономики, культуры и городской инфраструктуры региона. Говоря о научно-практическом значении работы, рецензент предполагает, что материалы диссертации могут найти применение не только в обобщающих, монографических трудах и лекционных курсах по истории общественного транспорта, но и в создании музейных экспозиций, посвящённых городскому пассажирскому транспорту. Отзыв без замечаний.

**3. Веселова Александра Александровича**, кандидата исторических наук, доцента кафедры истории и культурологии Национального исследовательского университета «Московский энергетический институт». Отзыв положительный. Рецензент подчеркивает убедительность представленной автором источниковой базы, значительную часть которой составляют документы четырех федеральных (ГАРФ, РГАЭ, РГАСПИ, РГА в г. Самаре) и шести региональных архивов (государственные и общественно-политические архивы Самарской, Ульяновской и Пензенской областей). Многие источники автором были впервые введены в научный оборот. Не вызывает сомнения высокий уровень проработки нормативно-правовой, делопроизводственной и статистической документации, проанализированной по материалам 60 фондов. Несомненным достоинством исследования, как отмечается в отзыве, является тот факт, что диссертантом

было уделено значительное внимание не только технической стороне развития пассажирского транспорта, но и рассмотрению повседневной жизни работников транспорта в годы Великой Отечественной войны и первый послевоенный период. Отзыв без замечаний.

**4. Поздняковой Анастасии Сергеевны**, кандидата исторических наук, преподавателя кафедры гуманитарных и социальных наук Кировского государственного медицинского университета. Отзыв положительный. Рецензентом отмечается, что помимо широкого пласта архивных документов 60 фондов, хранящихся в 10 федеральных и региональных архивах, автором диссертации широко используются областные, городские и многотиражные газеты в качестве источника, что позволило внести в работу дыхание эпохи. Особенно это относится к жалобам граждан в периодической печати о работе общественноготранспорта тех лет. Немаловажным с точки зрения рецензента является подробное освещение нормативно-правовой документации, позволившей показать структуру и функции отрасли городского пассажирского транспорта. Апробация работы даёт возможность не сомневаться в том, что диссертанту удалось на различных международных и всероссийских конференциях осветить наиболее важные выводы по результатам проведённого исследования. Основные из них были опубликованы более чем в 30 публикациях (5 из которых – в изданиях из перечня ВАК РФ). Отзыв без замечаний.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

1. **Изучен** процесс расширения транспортных систем региона на основе новых архивных документов
2. **Проанализирована** нормативно-правовая база функционирования транспортных предприятий;
3. **Воссоздана** структура отрасли общественного транспорта и особенности её подчинения;
4. **Рассмотрены** вопросы перестройки работы, проектирования и деятельности транспортных систем в условиях Великой Отечественной войны и послевоенного периода;
5. Специально **изучен** кадровый вопрос транспортной отрасли региона;
6. **Сформировано** целостное представление об особенностях повседневной жизни работников предприятий;
7. **Введен** научный оборот значительное количество новых источников, раскрывающих деятельность предприятий общественного транспорта городов Среднего Поволжья в изучаемый период.

**Теоретическая значимость** исследования определяется тем, что в работе удалось показать зависимость развития общественного транспорта от производственной базы городов и комплексно изучить развитие пассажирского транспорта в годы войны и первой послевоенной пятилетки в городах Среднего Поволжья.

**Определены** основные направления деятельности транспортных предприятий в период войны и первые послевоенные годы;

**Изучена** материально-техническая база предприятий;

**Проанализированы** причины неудовлетворительной работы транспорта на начальном этапе Великой Отечественной войны;

**Рассмотрен** процесс расширения транспортной сети в послевоенный период: причины, приоритеты, направления и последствия

**Установлены** место и роль городского транспорта в хозяйстве Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.;

**Изучено** материально-бытовое положение транспортников и их повседневной жизни.

**Значение полученных соискателем результатов исследования для практики**, подтверждаются тем, что они могут быть использованы при разработке курсов отечественной и региональной истории, при изучении становления и развития республиканского или общесоюзного общественного транспорта, а также в работах по истории и экономике регионов Среднего Поволжья.

**Внесен вклад** в комплексное изучение пассажирского транспорта и его развития в годы войны и четвёртой пятилетки в городах Среднего Поволжья.

**Исследована** зависимость развития общественного транспорта от производственной базы городов.

**Предложен** подход к комплексному рассмотрению отрасли общественного транспорта как конгломерата материально-технической базы предприятий, кадровой политики и повседневной жизни работников.

Методологию исследования составляет принцип историзма, подразумевающий рассмотрение объектов как целостных систем, возникших в определенных условиях, в результате действия соответствующих причин, а также принципы объективности и конкретности.

В силу междисциплинарности исследования, в нём используются методологические установки истории науки и техники, исторической урбанистики, истории повседневности и социологии города. Сравнительно-исторический метод позволил сравнить два этапа в развитии транспорта в рассматриваемый период: Великой Отечественной войны и послевоенной пятилетки, выявить общее и частное. Благодаря проблемно-хронологическому методу удалось разделить исследуемую тему на ряд отдельных проблем, и изучить каждую из них в хронологической последовательности. Использование системно-структурного метода позволило рассмотреть отрасль городского транспорта как чётко организованную систему, которая имеет свою специфику.

По проблеме диссертационной работы **собран** и комплексно **проанализирован** широкий круг разнообразных в видовом отношении источников: статистических, делопроизводственных, распорядительных, законодательных, а также материалов периодической печати. Среди неопубликованного корпуса источников большое значение для работы имеет делопроизводственная документация: протоколы, которые велись на различных заседаниях и совещаниях, приказы руководства транспортных предприятий, распоряжения оперативного характера, инструкции, докладные записки; справки. Представляют интерес статистические материалы: производственно-финансовые планы, статистические данные о численности работников,



подвижного состава, ремонта и т.д. Реконструкция системы городского транспорта региона проведена на основе анализа нормативно-правовой и делопроизводственной документации, извлеченной из фондов профильных республиканских наркоматов (министерств). Использование широкого круга архивных документов определило основные выводы и оценки автора.

**Доказаны следующие положения:**

1. Городской пассажирский транспорт в 1940-е гг. имел двойную ведомственную подчинённость: электротранспорт городов находился в ведении Наркомата (Министерства) коммунального хозяйства РСФСР, а автотранспорт – Наркомата (Министерства) автомобильного транспорта РСФСР. Одновременно внутригородской пассажирский транспорт входил в структуру местных городских и областных советов. Такая двойственность приводила к несогласованности действий в отрасли общественного транспорта.

2. Существовавшие транспортные тарифы были сравнительно низкими, доходы не покрывали эксплуатационных расходов. Нерентабельность городского транспорта в условиях плановой экономики должна была компенсироваться за счёт дополнительного финансирования из республиканского бюджета, что не способствовало развитию регионального транспорта, так как он финансировался по остаточному принципу.

3. К началу Великой Отечественной войны в городах Среднего Поволжья развитие городского транспорта носило неравномерный характер. Как правило, областные центры имели хотя бы один основной вид общественного транспорта, а также такси; города областного подчинения в большинстве случаев не имели пассажирского транспорта. Поэтому на начальном этапе войны доступность транспортных перевозок находилась на низком уровне.

4. Эвакуация обострила проблему нехватки общественного транспорта, в связи с этим началось переоборудование грузовых автомобилей в автобусы, использование газогенераторных установок на автотранспорте. Ввиду нехватки топлива усилилось развитие электротранспорта: построена троллейбусная линия и электрифицирована пригородная железная дорога в г. Куйбышеве, началось строительство троллейбусного хозяйства в г. Пензе, обсуждение и согласование строительства трамвайной линии в г. Ульяновске.

5. Подготовку кадров для электротранспорта осуществлял Куйбышевский филиал Московского института массовых кадров. Для предприятий автомобильного транспорта обучение работников производилось в рамках индивидуально-бригадного ученичества, через комбинат и автошколы сети «Трансэнергокадры». Большой проблемой в годы войны являлась нехватка свободных людей, которых можно было бы обучить, а затем использовать в транспортных предприятиях. Решение кадровой проблемы во многом зависело от обеспеченности общежитиями.

6. В послевоенный период применялся комплексный подход в организации пассажирских перевозок. Центральные и наиболее востребованные маршруты обслуживались основным видом транспорта (трамваем или троллейбусом, а при их отсутствии – автобусами большой

вместимости), а от его конечных остановок в различные пункты следования организовывалось движение вспомогательных видов транспорта (троллейбусов или автобусов малой вместимости). Подобная организация позволяла охватывать наиболее важные компоненты города – предприятия, жилые районы, вокзалы и причалы, культурно-бытовые учреждения, рынки, больницы, парки и т.д.

7. Значительную роль в финансировании строительства и реконструкции электротранспорта в городах региона играло долевое участие центральных органов государственного управления РСФСР, поскольку работники заводов, находящихся в их ведении, и являлись основными пассажирами трамваев и троллейбусов. Содействовали развитию городского транспорта настойчивость местных властей и широкое участие населения в строительстве основных инфраструктурных объектов.

8. Повседневная жизнь работников оказывала влияние на работу транспортных предприятий. В годы войны работники транспортных предприятий принимали участие в реализации технической работы для фронта (производство снарядов на Куйбышевском ТТУ и ремонт автомобилей РККА в Пензенских автомастерских), в сборе средств на постройку военной техники и покупку подарков солдатам.

**Оценка достоверности результатов исследования выявила, что:**

- **теория построена** на основе использования в работе широкого круга источников: архивных материалов Государственного архива Российской Федерации, Российского государственного архива экономики, Российского государственного архива социально-политической истории, Российского государственного архива в г. Самаре, Государственного архива Пензенской области, Отдела фондов общественно-политических организаций Государственного архива Пензенской области, Государственного архива Ульяновской области, Государственного архива новейшей истории Ульяновской области, Центрального государственного архива Самарской области, Самарского областного государственного архива социально-политической истории, законодательных актов, помещённых в «Собрании постановлений и распоряжений правительства РСФСР», материалов периодической печати.

- **идея базируется** на критическом анализе источников, обобщении широкого круга историографических материалов;

- **применены** современные общенаучные и исторические принципы и методы исследования.

- **выводы диссертанта носят** оригинальный и самостоятельный характер.

**Личный вклад** соискателя состоит в непосредственном участии в получении результатов, сформулированных в положениях, выносимых на защиту, апробации данных положений на научных конференциях различного уровня, подготовке публикаций по диссертационному исследованию.

Автор имеет 31 опубликованную работу по теме диссертации, в том числе, 5 работ – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией Российской Федерации.

Диссертация охватывает основные вопросы поставленной научной задачи (проблемы) и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается наличием последовательного плана диссертации, основной идейной линии, концептуальности и взаимосвязи выводов.

Диссертационный совет пришел к выводу о том, что диссертация представляет собой научно-квалификационную работу, которая соответствует критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842 (в редакции постановления Правительства РФ от 21 апреля 2016 г. № 335), и принял решение присудить Горшенину Александру Владимировичу ученую степень кандидата исторических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 7 докторов наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история, участвовавших в заседании, из 25 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за присуждение ученой степени – 18, против присуждения ученой степени – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель  
Диссертационного совета  
д.и.н., профессор

Н.Н. Болгов

Ученый секретарь  
Диссертационного совета  
к.и.н., профессор

И.Т. Шатохин

03 мая 2018 г.

