

На правах рукописи



Олейник Руфина Рушановна

**Становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР
в 1919 - начале 1950-х гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Воронеж – 2018

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет»
(Стерлитамакский филиал)

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Самородов Дмитрий Петрович

Официальные оппоненты: **Хисамутдинова Равиля Рахимьяновна**
доктор исторических наук, профессор
ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный педагогический университет», исторический факультет, кафедра всеобщей истории и методики преподавания истории и обществознания, заведующая

Антошкин Анатолий Васильевич
кандидат исторических наук,
МАОУ «Гимназия № 2» городского округа г. Стерлитамак Республики Башкортостан, кафедра общественных наук, учитель истории и обществознания

Ведущая организация: **ФГБОУ ВО «Башкирский государственный педагогический университет имени М. Акмуллы»**

Защита диссертации состоится 26 ноября 2018 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д.212.038.12 в ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет» по адресу: 394068, г. Воронеж, ул. Хользунова, 40, учебный корпус № 5, блок А, ауд. 203 «А».

С диссертацией можно ознакомиться в Зональной научной библиотеке Воронежского государственного университета и на сайте www.scence.vsu.ru

Автореферат разослан «__» _____ 2018 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Е. Ю. Захарова

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Дорожное хозяйство – единый производственно-хозяйственный комплекс, включающий в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог. Это важнейшая отрасль общественного производства. От производственного функционирования дорожной отрасли и своевременной модернизации сети автомобильных дорог во многом зависит экономический рост страны, улучшение жизни населения, повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг¹. Во все исторические времена мобильность дорожной сети обеспечивала военную мощь государства и носила стратегический характер. Изучение истории становления и развития дорожного хозяйства в БАССР является важной и актуальной проблемой, исследование которой в различных исторических контекстах и ракурсах позволяет составить наиболее полную картину экономического развития нашего региона. Несмотря на то, что от первых пятилеток нас отделяет колоссальный исторический отрезок времени, многие формы и методы индустриализации в области дорожного хозяйства представляют значительный научный интерес. Благодаря интенсивному внедрению новых экономических планов по модернизации дорожного хозяйства, новым формам планирования народного хозяйства, индустриальным проектам, разработанным и реализованным в годы сталинских пятилеток было создано единое экономическое пространство в нашей республике и в СССР в целом. Результаты выполнения планов первых пятилеток сказались на историческом процессе: накануне Великой Отечественной войны, в 1941 году, в стране были созданы мощные транспортные артерии, которые соединили промышленные центры с регионами, важные военно-стратегические объекты СССР. В годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) модернизированная система дорожного хозяйства внесла значительный вклад в стратегическое взаимодействие тыла и фронта. В послевоенное время была развернута работа по восстановлению дорожного хозяйства, разрушенного в годы войны, с учетом технологических и производственных инноваций в дорожном строительстве.

Объектом исследования является дорожное хозяйство Башкирской АССР в 1919 - начале 1950-х гг. В диссертационном исследовании изучались его различные аспекты: деятельность по проектированию, строительству,

¹ Постановление Правительства РФ от 17 апреля 1999 г. № 438 О Государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №17, 1999. ст. 2150.

реконструкции, капитальному и текущему ремонту, содержанию автомобильных дорог, созданию дорожной инфраструктуры¹.

Предметом исследования является определение общих и специфических особенностей процесса становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 - начале 1950-х гг.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1919 г. до начала 1950-х гг. Выбор нижней хронологической границы исследования связан с образованием в 1919 г. Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики, с момента создания первых государственных органов управления дорожным хозяйством в крае. Выбор верхней хронологической границы исследования (начало 1950-х гг.) обусловлен политическими и экономическими событиями: с одной стороны, после смерти И.В. Сталина сталинский период модернизации дорожного хозяйства сменился новым вектором – переориентацией на новые методы, с другой – были созданы новые государственные органы управления дорожным хозяйством (Управление дорожного и транспортного хозяйства при Совете министров БАССР, Министерство Строительного и дорожного машиностроения).

Территориальные рамки исследования включают в себя территорию Советской Автономной Башкирии (Малая Башкирия), образованной 20 марта 1919 г. и Уфимской губернии. По декрету ВЦИК от 14 июня 1922 г. Уфимская губерния была упразднена, а ее уезды включены в состав БАССР (Большая Башкирия). Административно-территориальной единицей БАССР до 1930 г. является кантон, а с августа 1930 г. – район. Таким образом, с 1922 г. территориальные рамки исследования – это Башкирская АССР в соответствии с ее границами.

Цели и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является комплексное изучение становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в период с 1919 до начала 1950-х гг.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- изучить исторические условия формирования дорожного хозяйства в Башкирии;
- исследовать основные мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства в регионе в 1920-е гг.;
- рассмотреть основные этапы становления системы управления дорожным хозяйством Башкирской АССР в годы первых пятилеток;

¹ Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 07.02.2017) Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. №46. 2007, ст. 5553.

- изучить особенности развития дорожного хозяйства в предвоенные годы;
- охарактеризовать трудовое участие населения и подготовку кадров в дорожном хозяйстве БАССР;
- проанализировать этапы совершенствования материально-технической базы дорожного хозяйства;
- исследовать роль и значение дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжении тыла и фронта в годы Великой Отечественной войны;
- выявить специфику восстановления и дальнейшего развития дорожного хозяйства БАССР в послевоенный период (1945- начало 1950-х гг.).

Степень изученности темы. Вопросы становления и развития дорожного хозяйства освещались, как правило, с позиции рассмотрения истории социалистической индустриализации как неотъемлемой части правительственного курса. В историографии темы исследования следует выделить два основных этапа: советский и современный.

Первая попытка рассмотреть состояние дорожного хозяйства России была предпринята И.Д. Михайловым, Л.Н. Бернацким, Н.Г. Васильевым¹. В данных исследованиях приводятся статистические показатели, характеризующие общую протяженность шоссейных путей, убытки, причиняемые населению от бездорожья, количество автомобильного транспорта. В 1930-е годы появились работы, посвященные вопросам оценки экономической эффективности применения дорожных машин в строительстве². В послевоенные годы ученым-дорожником Н.Н. Ивановым был выпущен двухтомный учебник «Строительство автомобильных дорог»³.

В 1950-е гг. профессором А.С. Кудрявцевым было издано два очерка по истории дорожного строительства в СССР⁴, где автор рассмотрел обобщенный опыт развития дорожного хозяйства и техники России с древнейших времен до 50-х гг. XX в.

¹ Михайлов И.Д. Транспорт: его современное состояние. М.: тип. Н. Желудковой, 1919. 45 с.; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913-1925. Москва; Ленинград: Экономическая жизнь, 1925. 246 с.; Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. М.: Государственное военное издательство Народного комиссариата обороны Союза ССР, 1939. 264 с.; Бернацкий Л.Н. Ближайшие задачи строительства. М.: Плановое хозяйство; Ленинград: Госплан СССР; 1926. 69 с.

² Анохин А.И. Дорожные машины / А.И. Анохин. Л., 1933. 696 с.; Он же. Дорожное дело / А.И. Анохин, И.К. Шкадов, И.Е. Бугаев, Л.В. Пашков, Сидоренко. М.-Л., 1933. 747 с.; Дубелир Г.Д. Автогужевые дороги: учеб. пособие / Г. Д. Дубелир. Т.1. Л., 1934. 455 с.; Волков М.И., Штауб К.И., Гельмер В.О. Дорожные строительные материалы. М.-Л., 1939. 584 с.

³ Строительство автомобильных дорог. М., 1948. 304 с.

⁴ Кудрявцева А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.1 Дооктябрьский период. М., 1951 332 с.; Он же. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч.2 Послеоктябрьский период. М., 1957. 367 с.

В конце 1960-х гг. инженерами Н.А. Алексеевым, П.Ф. Бурлаем, В.А. Станкевичем был издан труд, посвященный основным этапам развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917-1967 гг.)¹.

Становление транспортных коммуникаций освещаются в работах, посвященных индустриальному развитию советского государства². В свою очередь в региональных исследованиях проблемы развития транспортной системы практически не рассматривались. Авторы особое внимание уделяли социалистической реконструкции народного хозяйства³.

Изучением различных аспектов заявленной темы, в контексте экономико-географической истории края, занимались также публицисты и краеведы⁴.

Следует так же отметить труды видных советских экономистов⁵. Наибольшую известность среди публикаций подобного рода получила книга «История социалистической экономики СССР» в 7 томах под редакцией И.А. Гладкова⁶. На долгие годы данный учебник стал базовым для многих советских исследователей.

Состояние и развитие дорожной отрасли нашли свое отражение в работах, посвященных истории отдельных городов республики. В исследованиях подробно представлено промышленное развитие, количество населения,

¹ Основные этапы развития дорожного хозяйства РСФСР за 50 лет (1917-1967 гг.) / Н.А. Алексеев, П.Ф. Бурлай, В.А. Станкевич; М-во автомоб. транспорта и шоссейных дорог РСФСР. ЦБТИ. М., 1967. 54 с.

² Петросян К.А. Советский метод индустриализации. М., 1951. 260 с.; Хавин. А.Ф. Краткий очерк истории индустриализации СССР. М., 1962. 438 с.; Лельчук В. С. Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., 1984. 304 с.

³ Советская Башкирия: исторические очерки / Академия наук СССР, Башкирский филиал, Институт истории, языка и литературы; под ред. Р.Г. Кузеева, А.И. Харисова, Б.Х. Юлдашбаева. Уфа, 1957. 371 с. Улин В.И., Янгуразов А.В. Развитие промышленности Башкирии (Краткий очерк). Уфа, 1958. С. 53. Очерки по истории Башкирской АССР: в 2 т.: Т. II. Под ред. Иванкова В.П., Кузеева Р.Г., Сайранова Х.С., Чугаева Д.А. Уфа, 1966. 643 с.; Саяхова Ф.Л. Осуществление ленинского плана построения социализма в Башкирии (1926-1937 гг.). Уфа, 1972. 240 с.

⁴ Тахаев Х.Я. Башкирия: экономико-географическая характеристика / Х.Я. Тахаев; отв. ред. П.Г. Воробьев. М., 1950. С.78–186, 193–309; Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии: краткий экономико-географический очерк. Уфа, 1960. С. 9-32, 49-57; Долгополов К.В., Федорова Е.Ф. Поволжье. Экономико-географический очерк. М., 1967. С. 116-125; Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. М., 1976. 87 с.; Хисматов М.Ф. Башкирия: Экономико-географическая характеристика. Уфа: Башк. кн. изд-во, 1968. 287 с.

⁵ Построение фундамента социалистической экономики в СССР. 1926-1932 гг. / Под ред. И.А. Гладкова. М., 1960. 574 с.

⁶ История социалистической экономики СССР. Том 1. Советская экономика в 1917-1920 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1976. 448 с.; История социалистической экономики СССР. Том 2. Переход к нэпу. Восстановление народного хозяйства СССР: 1921-1925 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1976. 480 с.; История социалистической экономики СССР. Том 3. Создание фундамента социалистической экономики в СССР: 1926-1932 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1977. 536 с.; История социалистической экономики СССР. Том 4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР: 1933-1937 гг. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1978. 520 с.; История социалистической экономики СССР. Том 5. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. В 7-ми т. / АН СССР, Ин-т экономики; Ред. И.А. Гладков. М., 1978. 566 с.; История социалистической экономики СССР. Т. 6. Восстановление народного хозяйства СССР. Создание экономики развитого социализма, 1946 - нач. 1960-х годов / Принимали участие И. А. Гладков, А. Д. Курский, А. И. Коссой и др. М., 1980. 589 с.

социально-политические и культурные изменения в развитии общества¹. Проблемы восстановления и развития городского дорожного хозяйства в СССР были рассмотрены в монографии А.Е. Страментова². Вопросы дорожного хозяйства нашли свое отражение в изучении развития различных видов транспорта³.

Подводя итоги первому этапу историографии, нужно отметить, что данный период отмечен появлением значительного круга исследований, посвященных изучению как общих тенденций развития дорожного хозяйства, так и его отдельным аспектам. В региональной историографии дорожный вопрос рассматривался лишь в контексте социалистической индустриализации края, экономико-географической характеристики, а также в рамках истории развития отдельных городов.

В начале 1990-х гг. в историографии заявленной темы отмечен интерес исследователей к изучению истории дорожного хозяйства⁴. Большинство работ, опубликованных в этот период, были посвящены вопросам развития дорожной техники, проектированию и строительству дорог⁵. В свою очередь, необходимо также выделить издания, вышедшие в юбилейные годы дорожной отрасли России⁶.

Роль транспорта в народном хозяйстве России освещена в работах Г.А. Гольца⁷. История транспорта и других средств коммуникаций на широком хронологическом материале – с древнейших времен до наших дней – представлена в монографии И.М. Могилевкина⁸.

¹ Октябрьский и октябрьцы: авт. кол. А.Г.Ахметшин, Н.С.Бабич, А.И.Бурма и др. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1983. 301 с.; Бирск / К. Ш. Ахияров и др.; ред. коллегия: П.И. Пеннер и др.; сост. М.И. Иванов. Уфа, 1989. 96 с.; Салават / авт. кол: В. Азнагулов, Г. Галиев, Г. Галин и др. Уфа, 1987. 68 с.; Нефть на Каме / М.П. Новиков, М.С. Зеликман, А.Н. Яшина. М., 1988. 221 с.; Уфа – столица Башкирской АССР / Х.Я. Тахаев, И.И. Пархоменко. Уфа, 1961. С. 66-75; Туймазы / Н.Н. Лиференко. Уфа, 1971. С. 3-44; Белорецк / Л. Г. Борозинец. Уфа, 1979. С. 58-59; История Уфы: краткий очерк / Академия наук СССР; Институт истории, языка и литературы; под ред. В.В. Балтушкина, Р.Г. Кузеева, Р.Г. Ганеева. 2-е изд. Уфа, 1981. 608 с.

²Страментов А.Е. Курс городских дорог: Допущено Всес. ком-том по делам высшей школы при СНК СССР в качестве учеб. пособия для вузов системы НККХ / А.Е. Страментов, проф. д-р техн. наук. М.; Л., 1944. 374 с.

³ Развитие транспорта СССР. 1917-1962: Ист.-экон. очерк / Акад. наук СССР. Ин-т экономики. М., 1963. 403 с.; Транспорт СССР. Итоги за 50 лет перспективы развития. М., 1967. 324 с.; Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; Под ред. И.В. Белова. М., 1987. 311 с.; Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945). М., 1981. 480 с.; Пути развития инфраструктуры региона: Сб. ст. АН СССР, Башк. фил. отд. экон. исслед. / отв. ред. Митрофанова Л.В. Уфа, 1984. 119 с.; Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства: Вопросы теории и практики / Отв. ред. Маркова А.Н. АН СССР, Ин-т экономики. М., 1990. 160 с.

⁴ Сорокин Ю.К. Первое шоссе России: Москва-Санкт-Петербург. М., 1996. 125 с.

⁵Бабков В.Ф. Пути сообщения. М., 1993. 221 с.

⁶Дороги России. Исторический аспект / под ред. Надежко А.А. М., 1996. 408 с. Справочная энциклопедия дорожника. М., Т. 4. 2006. Дороги России. Страницы истории дорожного дела: научно-популярная литература. СПб., 1996. 200 с.

⁷Гольц Г.А. Значение транспорта в народном хозяйстве: новые подходы к количественной оценке // Проблемы прогнозирования. 1994. № 6. С. 64–75; Гольц Г.А., Филина В.Н. Пути развития транспорта в России // Проблемы прогнозирования. 1998. №3. С. 74-86; Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России: исторический очерк // Россия и современный мир. 2007. № 1 (54). С. 119-136.

⁸ Могилевкина И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М., 2005. 357 с.

Вопросы трудового участия населения в дорожном хозяйстве рассмотрены в трудах Л.В. Изюмовой¹, Р.Р. Хисамутдиновой², С.Н. Уварова³. В целом авторы дают отрицательную оценку роли трудового участия населения в дорожном хозяйстве.

В современной региональной историографии вопросы развития путей сообщений в Башкортостане на уровне комплексного монографического исследования практически не освещены. Некоторые аспекты становления дорожного хозяйства в БАССР раскрыты в юбилейные годы дорожной отрасли⁴.

Наиболее значимой по своему информационному содержанию является монография Ш.Х. Аминова⁵. В исследовании на основе комплексного анализа и содержательного обобщения исторических материалов освещена история становления и развития дорожного строительства в России и Республике Башкортостан.

Изучению истории развития традиционных средств передвижения у башкир посвящена монография М.Г. Муллагулова⁶. Краткая информация о развитии транспорта в Башкортостане представлена в работах Р.З. Янгузина, И.Г. Акманова⁷.

Примечательно, что в современной историографии исследуемая проблема преимущественно освещается в контексте социально-экономического развития Башкортостана в дореволюционный период. В частности, можно отметить работы М.И. Роднова⁸.

¹ Изюмова Л.В. Повинности колхозного крестьянства на Европейском Севере России в конце 1930-х - 1950-е гг.: дисс. ... канд. ист. наук, 2001. 279 с.; Повинности российского крестьянства в 1930-1960-х годах / М.А. Безнин, Т.М. Димони, Л.В. Изюмова; ВНКЦ ЦЭМИ РАН, Вологод. гос. пед. ун-т. Вологда, 2001. 141 с.

² Хисамутдинова Р.Р. Государственные трудовые повинности советского крестьянства в 40-е - начале 50-х гг. XX века (на материалах Урала) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал 2013. № 2. С. 131-144.

³ Уваров С.Н. Трудовые повинности крестьян Удмуртии в годы Великой Отечественной войны // Вестник Удмуртского университета. 2015. № 4-1. С. 64-74.

⁴ Дорожная отрасль Башкортостана. Уфа, 1999. 47 с.; Дорожная отрасль Республики Башкортостан: Этапы пути / авторы сост. В.И. Мазин, О.Г. Возненко. Уфа, 2004. 224 с.; История Уфимского автотранспортного колледжа (1930-2005) / сост. Р.А. Аюпов. Уфа, 2005. 256 с.

⁵ Аминов Ш. Х. Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом. Уфа, 2008. 251 с.

⁶ Муллагулов М.Г. Башкирский народный транспорт. XIX – нач. XX в. Уфа, 1992. 152 с.

⁷ История Башкортостана (1917-1990 гг.) / Под общ. ред. Р.З. Янгузина. 1997. 276 с.; История Башкортостана с древнейших времен до наших дней: В 2 т. / Под. ред. И.Г. Акманова. Т.2: Уфа, 2004; История Башкортостана. XX в. / Сост. И.Г. Акманов, С.Ф. Касимов. Уфа, 2006. 600 с.

⁸ См.: Роднов М.И. Транспортные коммуникации в Башкортостане на рубеже XIX-XX вв. // Организация территории: статика, динамика, управление: Мат-лы Всерос. научно-практ. конф. Уфа, 2006. С. 152-157; Роднов М.И. Автомобиль на Южном Урале – к вопросу об уровне модернизации российского общества в начале XX в. // История, университет, историк: Сб. научных статей / Отв. ред. В.Л. Пянкевич, В.В. Морозан. СПб., 2014 (Труды исторического факультета СПбГУ. Том 19). С.79-86 и др.

В целом на общероссийском уровне вопросы транспортного развития приобретают все больший интерес у исследователей¹. В региональной историографии к числу работ, посвященных данной теме, относится кандидатская диссертация А.Р. Батыршина². Особенности становления транспортных коммуникаций в отдельных регионах России представлены в диссертационных исследованиях Г.П. Рифицкого³, И.Н. Лихорадовой⁴. Роль путей сообщения в становлении торговли рассмотрена в докторской диссертации Д.П. Самородова⁵.

Особая роль транспорта в развитии промышленности Башкортостана в годы индустриализации показана в диссертационных исследованиях А.В. Шафиковой, Н.З. Магадиева, С.М. Емелина, Т.Г. Байбуриной⁶. В данных работах отмечается, что транспортная проблема существенно тормозила развитие промышленности республики. В свою очередь Р.Р. Басыров⁷ отмечает, что на протяжении всего индустриального рывка 1930-1950-х гг. в магистральных отраслях экономики отсутствовал отлаженный механизм согласованности в решении всех совместных вопросов и проблем, что в целом было характерно для всех стран второго эшелона модернизации.

Итак, современный этап историографии представлен рядом исследований, посвященных роли транспорта в экономическом, социальном контексте развития. В свою очередь появляются работы, посвященные вопросам внеэкономического принуждения, в которых показана роль трудового участия населения в строительстве дорог.

¹ Гузенков С.В. История транспортного освоения Лено-Витимского района, 60-е гг. XIX в. - 1917 г.: дисс. ... канд. ист. наук. Иркутск, 1998. 282 с.; Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России, 70-е годы XIX в. - июнь 1941 г.: дисс. ... докт. ист. наук. Иркутск, 1998. 421 с.; Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII - первой четверти XX века: дисс. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2002. 172 с. Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.): дисс. ... докт. ист. наук. Тюмень, 2006; Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики Коми (1917-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук. Белгород, 2015. 236 с.; Матвеева В.Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2015.

² Батыршин А.Р. Транспортная сеть Уфимской губернии во второй половине XIX - начале XX вв.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2013. 187 с.

³ Рифицкий Г.П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны (исторический аспект): дисс. ... докт. ист. наук. М., 1999. 453 с.

⁴ Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX-XX веках: дисс. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. 184 с.

⁵ Самородов Д.П. Капиталистическое развитие торговли в дореволюционной Башкирии (вторая пол. XIX - начало XX вв.): дисс. ... докт. ист. наук. Стерлитамак, 2002. 554 с.

⁶ Шафикова А.В. Государственная промышленность Башкортостана в годы нэпа, 1921-1928: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 1999. 205 с.; Магадиев Н.З. Развитие государственной промышленности Башкортостана в 1928 - 1940 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2001. 291 с.; Емелин С.М. Промышленность Башкирской АССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2002. 198 с.; Байбурина Т.Г. Промышленность города Уфы в годы предвоенных пятилеток и Великой Отечественной войны: 1928-1945 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Уфа, 2004. 255 с.

⁷ Басыров Р.Р. Создание химической промышленности в Башкирской АССР в 1930 - 60-е годы: дисс. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2006. 247 с.

Таким образом, анализ историографии позволяет сделать вывод о том, что большинство исследований посвящено комплексному анализу дорожного хозяйства в широком хронологическом диапазоне и в общероссийском масштабе, а также рассмотрению отдельных аспектов заявленной темы. Однако на региональном материале изучены лишь некоторые аспекты дорожного хозяйства и работа транспорта республики в исследуемый период.

Источниковая база исследования. Автором были использованы опубликованные и архивные источники, которые можно разделить на следующие группы: документы политических партий и общественных организаций; нормативно-правовые акты и делопроизводственная документация органов государственной власти; делопроизводственная документация предприятий, учреждений и организаций; официальная статистика; источники личного происхождения, периодическая печать.

Опубликованные источники представлены главным образом документами и материалами съездов, конференций, пленумов, заседаний центральных, областных и местных органов КПСС, а также Верховного Совета СССР и Совета министров СССР, отдельных министерств и ведомств, органов государственной власти РСФСР и Башкирской АССР¹. Данные документы позволяют проследить процесс организации и регулирования различных аспектов региональной политики СССР. В них отражены основные принципы социалистической индустриализации страны.

Особую группу источников составляют политические и экономические программы, выступления, тезисы и доклады видных советских партийных и государственных деятелей – В.И. Ленина, И.В. Сталина, Ф.Э. Дзержинского, Н.И. Бухарина, Л.М. Кагановича². В их трудах содержатся основные политические и идеологические установки партийно-государственного руководства по индустриальному развитию страны.

Следующую не менее важную группу документов составляют опубликованные информационно-статистические сборники. Привлечение данного вида источников позволило составить представление об общей протяженности автогужевых дорог, грузообороте, состоянии автопарка БАССР

¹ См.: XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января – 4 фев. 1932. Стенографический отчет. М., 1932. 296 с.; Декреты советской власти. В 2 т. Том I. 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. М., 1957. 626 с.; Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Часть II. 1925-1953. Коллектив авторов. Сборник документов цикла «КПСС в стенограммах, документах и материалах». - 7-е изд. М., 1953. 1204 с.; Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946. 878 с.; и др.

² См.: Бухарин Н.И. Избранные труды. История и организация науки и техники. Л., 1988. 507 с.; Дзержинский Ф.Э. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 1. М., 1967. 564 с.; Он же. Избранные произведения. В 2-х т. Т. 2. М., 1967. 372 с.; Сталин И.В. Сочинения. Т. 13. М., 1951. 424 с.; Каганович Л.М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 2003. 669 с.; Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 43. М., 1970. 562 с.

и рассмотреть деятельность дорожного хозяйства в исследуемый хронологический период¹. В числе работ справочного характера, посвященных истории Башкирии, особое место занимают «юбилейные» издания². Характеристика динамики удельного веса расходования средств на дорожное строительство содержится в статистическом обзоре Главдортранса³.

В работе привлекались материалы периодических изданий. Были изучены материалы журнала «За рулем» (1928-1940 гг.), «Хозяйство Башкирии» (1927-1933 гг.); газеты «Власть труда» (1922-1924 гг.), «Красная Башкирия» (1925-1944 гг.). В них содержится информация о строительстве и ремонте дорог, деятельности «Автодора», готовности дорог к перевозке семян или уборке урожая и пр.

Неопубликованные документы, извлеченные из центральных и республиканских архивохранилищ, представлены в основном нормативно-правовой и делопроизводственной документацией центральных, областных и местных партийных, профсоюзных и государственных органов, а также различных учреждений, ведомств, предприятий и организаций. В общей сложности было проанализировано 24 архивных фонда в трех архивохранилищах: Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Национального архива Республики Башкортостан (НА РБ).

Большую ценность для исследователя представляют материалы, хранящиеся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ). В фондах р-5446 (Совет министров СССР) и а-259 (Совет министров РСФСР) содержится главным образом нормативно-правовая и делопроизводственная документация, регламентирующая партийно-государственную политику в сфере строительства, восстановления и ремонта автомобильных дорог в стране. В фондах Ф. а-399 (Главное дорожное управление при Совете Министров

¹ Районы Башкирской АССР: Стат. справочник. Уфа, 1931. 325 с.; Районы Башкирии: экономико-статистический справочник районов за 1932-1933 гг. / Упр. нар.-хоз. учета Башк. АССР. Уфа, 1934. 65 с.; Башкирская АССР районный экономический справочник. Гос. плановая комис. при СНК БАССР/отв. ред. Г.В. Нигмаджанов. Уфа, 1939. 246 с.; Статистический справочник СССР за 1928 г. Москва: Статистическое издательство ЦСУ СССР, 1929; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1935. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М. 1935; Социалистическое строительство СССР (Статистический ежегодник), 1936. ЦУНХУ. Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1936; Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. М.-Л., 1932; СССР в цифрах 1935 г. ЦУНХУ Госплана СССР - В/О Союзоргучет. М., 1935.

² См.: Десять лет Советской Башкирии 1919-1929 (Материалы к юбилейному Съезду Советов). Уфа, 1929. 425 с.; 15 лет Советской Башкирии. Уфа, 1934. 284 с.; Социалистическое строительство Башкирии за пятнадцать лет экономико-статистический справочник Упр. нар.-хоз. учета БАССР / отв. ред. и авт. предисл. А.Т. Гисматуллин. М., 1934. 144 с.; XX лет Башкирской Автономной Советской Социалистической Республики (1919-1939 гг.): сборник статей / ред. кол: Р.У. Кузьев, Ф.С. Кудряшев, В.П. Крюков и др. Уфа, 1939. 215 с.; Народное хозяйство Башкирской АССР (1917-1967): статистический сборник. Стат. упр. Башк. АССР / ред. В.Н. Комаров и др. Уфа, 1967. 277 с. и др.

³ НА РБ. Ф. р-786. Оп. 1. Д. 122.

РСФСР), Ф. а-406 (Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции РСФСР), Ф. р-7511 (Комиссия советского контроля при Совете народных комиссаров СССР), Ф. р-4041 (Главное управление коммунального хозяйства Наркомата внутренних дел РСФСР), Ф. р-4426 (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог СССР), Ф. р-9419 (Главное управление шоссейных дорог Министерства внутренних дел СССР), Ф. р-374 (Центральная контрольная комиссия ВКП(б) - Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции СССР) содержатся официально-распорядительные источники и материалы ведомственного делопроизводства. К их числу следует отнести: приказы, циркуляры, переписки, материалы проверок. Среди документов делопроизводственного комплекса интерес представляют ежегодные отчеты и планы дорожного строительства.

В ходе исследования автором были привлечены источники личного происхождения. Так, нами были изучены материалы личного фонда (ГАРФ. Ф. 10145) заместителя министра внутренних дел СССР (1948-1953 гг.) Н.К. Богданова. Данный источник носит характер путевых заметок о деятельности Гушосдор НКВД-МВД СССР и о его руководителях.

Особую ценность представляют документы Российского государственного архива экономики (РГАЭ). В фондах Ф. 2277 (Управление шоссейных, грунтовых и узкоколейных железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР), Ф. 8130 (Государственный всесоюзный трест по изготовлению локомотивов и машин дорожного строительства Главного управления среднего машиностроения Наркоммаша СССР. 1930-1937 гг.), Ф. 312 (Учреждения по строительству и эксплуатации автомобильных и шоссейных дорог СССР) сосредоточены документы, скомплектованные по отраслевому признаку. Указанные фонды содержат: приказы, программы, протоколы, положения материалы переписок.

Неопубликованные документы республиканского уровня представлены в Национальном архиве Республики Башкортостан (НА РБ). Нами были изучены дела 10 фондов: Ф. р-786 (Управление строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров Башкирской АССР); Ф. п-122 (Башкирский республиканский комитет КП РСФСР); Ф. р-833 (286-й дорожно-эксплуатационный участок Управления шоссейных и грунтовых дорог автотранспорта при СНК Башкирской АССР); Ф. 7174 (Партийная организация КПСС дорожно-строительного управления треста «Башдорстрой», г. Стерлитамак); Ф. р-689 (Башкирский республиканский совет Всесоюзного общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог); Ф. р-788 (290-й Хайбуллинский дорожно-эксплуатационный участок Башдортранспорта); Ф. р-8911 (Башкирский областной комитет профсоюза

шоферов и авиаработников); Ф. 2787 (Партийная организация КПСС дорожного участка № 287, Стерлитамакский район); Ф. 3547 (Партийная организация КПСС управления «Башавтодор», г. Уфа, Советский район); Ф. 6341 (Партийная организация КПСС дорожной конторы треста «Башнефтедорстрой», г. Ишимбай). В многочисленных приказах, докладах, списках, сведениях, циркулярах, планах и годовых отчетах местных дорожных органов содержатся сведения о протяженности и состоянии местной дорожной сети, списках дорог, технические указания и пр. Особое значение имеют документы парторганизаций ВКП(б) и профсоюзов различных дорожно-строительных управлений, дорожных контор и пр.

Таким образом, источниковая база диссертации представлена разнообразными документами и материалами, комплексное исследование которых позволило показать историческую динамику развития дорожного хозяйства Башкирской АССР (в период с 1919 до начала 1950-х гг.), выявить основные закономерности и тенденции, исторические причины модификации дорожного хозяйства с учетом экономического, политического контекста.

Методологическая основа исследования. Основными методологическими принципами исследования являются: принцип историзма, принцип объективности, принцип системности, которые позволяют, на основе использования широкой источниковой базы, рассмотреть сложный процесс становления дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 – начале 1950-х гг.

Концептуальной основой исследования является теория модернизации, которая позволяет констатировать все объективные и субъективные факторы, оказывающие влияние на транспортную систему в контексте ее трансформации в геополитическом масштабе СССР и региональном масштабе – БАССР; зафиксировать основные тенденции развития дорожного хозяйства

В работе были использованы компаративный (сравнительно-исторический), статистический и историко-генетический методы исследования. В ходе исследования нами также применялись математические методы исследования¹.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые в отечественной историографии предпринята попытка провести комплексный анализ становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в период с 1919 до начала 1950-х гг. В процессе исследования были разработаны обширные и до настоящего времени мало изученные архивные материалы и

¹ Fogel R.W. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins Press, 1964, XV p. 296 p.; Миронов Б.Н., Степанов З.В. Историк и математика. (Математические методы в историческом исследовании). Ленинград, 1976. 184 с.; Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования / И.Д. Ковальченко; Отделение историко-филологических наук. 2-е изд., доп. М., 2003.

документальные источники. В научный оборот введена документация об организации процесса строительства и реконструкции дорог в республике, о результатах исполнения директив и распоряжений партийных и советских органов о модернизации дорожного хозяйства. В работе впервые комплексно изучена кадровая политика, материально-техническое оснащение дорожного хозяйства Башкирской АССР. Проанализирован вопрос о степени готовности дорожных ведомств к выполнению мероприятий первых пятилетних планов. Наряду с этим диссертантом проведено изучение изменений в государственной политике в сфере дорожного хозяйства в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

Положения, выносимые на защиту

1. Результаты исследования подтверждают общую тенденцию низкого уровня развития дорожного хозяйства в Башкирской АССР. Отсутствие общего координирующего начала в управлении дорожным хозяйством и его рассредоточенность между государством и местными органами власти стали одной из причин, препятствующих развитию дорожного хозяйства в республике.

2. В связи с изменившимися историческими условиями политическим и государственным органам советской власти в системе дорожного хозяйства Башкирской АССР в первое десятилетие потребовалось решить ряд неотложных задач: во-первых, классифицировать дороги по их значению, определить их грузонапряженность, улучшить материально-техническую базу, повысить кадровый потенциал; во-вторых, создать самостоятельный орган межведомственного характера.

3. Становление системы управления дорожным хозяйством Башкирской АССР зависело от выполнения плана первых пятилеток. Причинами неудовлетворительного выполнения плана дорожного строительства в БАССР стали: недооценка и второстепенность данного вида деятельности; неравномерность расхода средств на дорожное строительство; отсутствие качественного перспективного планирования дорожного строительства на местах.

4. Несмотря на официально утвержденный план, мероприятия по дорожному строительству выполнялись стихийно, без учета взаимосвязи плана строительства дорог с другими основными отраслями хозяйства. В итоге план дорожных работ не выполнялся в полном объеме.

5. В ходе выполнения первых пятилеток дорожное хозяйство Башкирской АССР испытывало целый ряд трудностей: нехватку квалифицированных кадров, недостаточное материально-техническое обеспечение и низкая заработная плата работников дорожного хозяйства.

6. В довоенный период была велика роль трудового участия населения в строительстве и ремонте дорог. Кроме того, в дорожном хозяйстве Башкирской АССР использовались методы социалистического соревнования, которые практиковали государственные органы, они применялись в союзных республиках и областях. В 1940 г. утвердился «ферганский метод» в строительстве дорог.

7. В годы Великой Отечественной войны основное внимание уделялось содержанию и ремонту мостов и переправ. Дорожное хозяйство было адаптировано к военной ситуации, доминирующей линией которой явилась организация стратегического взаимодействия тыла и фронта. Главной задачей дорожного хозяйства БАССР в этих исторических условиях стала мобилизация материальных и людских ресурсов. В послевоенное время большая часть дорог пришла в негодность, отсутствовало должное финансирование, техника была крайне изношена, не хватало квалифицированных кадров.

Практическая значимость исследования заключается в том, что его результаты могут быть использованы в ходе подготовки специальных курсов, статей и монографий по изучению процесса становления и развития дорожного хозяйства Башкирской АССР.

Апробация результатов. Основные положения и выводы диссертационного исследования были опубликованы в двадцати научных статьях, пять из которых представлены научными журналами, рекомендованными ВАК РФ. Основные положения и результаты исследования докладывались автором на межвузовских, всероссийских, международных научно-практических и научно-методических конференциях и научных семинарах: XIX Всероссийская научно-практическая конференция «Война и военные конфликты в истории России: к 70-летию Великой Победы» (г. Москва, 2015); Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Священная война»: к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне (г. Стерлитамак, 2015); X-XII Межвузовская научно-практическая конференция молодых ученых «Молодежь. Прогресс. Наука» (г. Стерлитамак, 2015, 2016); Всероссийская студенческая научно-практическая конференция «Студент и наука (гуманитарный цикл) – 2016» (г. Магнитогорск, 2016); Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Россия в историческом процессе глобализации» (г. Стерлитамак, 2016); Третьи международные Усмановские чтения «Региональная история: методология, источники, историография» (г. Стерлитамак, 2016); Всероссийская студенческая научно-практическая конференция «Россия на переломе эпох: к 100-летию российской революции 1917 года» (г. Стерлитамак,

2017); III Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы науки и образования в современном вузе» (г. Стерлитамак, 2017).

Структура исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения.

Основное содержание диссертации

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, определяются объект и предмет исследования, формулируются цели и задачи, даются хронологические и территориальные рамки исследования, характеризуется степень изученности темы и источниковой базы, раскрываются научная новизна и практическая значимость, методологическая основа исследования.

В первой главе **«Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие Советской власти»** показан начальный этап формирования дорожного хозяйства в Башкирии до перехода к реализации новой экономической политики. В первом параграфе *«Исторические условия и особенности формирования дорожного хозяйства в Башкирии»* дается характеристика сухопутным дорогам России и их роль в народно-хозяйственной жизни, внутренней и внешней торговли. Состояние дорог в России оценивалось как крайне неудовлетворительное. Благодаря различным историческим факторам дорожная отрасль в Российской империи не была объединена в каком-либо одном ведомстве, а разбросана между государством, земством и городами. Реконструкция полотна почтовых дорог производилась натуральной повинностью. Дороги по всей территории Российской империи были распределены неравномерно. Протяженность дорог в Уфимской губернии была незначительной. Наибольшее значение имели два главных тракта: Оренбургский, соединявший города Оренбург – Стерлитамак – Уфа, и Елабужский, соединявший города Уфа – Бирск, Мензелинск – Елабуга. Региональная экономика Башкирии основывалась на речных транспортных потоках и на железнодорожном транспорте. Несмотря на Гражданскую войну ремонтные работы на дорогах проводились. Особую значимость приобретали мосты военного значения, ведущие к медеплавильным заводам.

Во втором параграфе *«Мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства БАССР в 1920-е гг.»* рассмотрены основные меры по восстановлению дорожного хозяйства БАССР вплоть до начала реализации плана первых пятилеток. Гражданская война и голод 1921-1922 гг. нанесли колоссальный урон дорожному хозяйству. Анализ архивных материалов

позволил сделать вывод о том, что многократная смена ведомственной принадлежности и неопределенность источников финансирования стали главным фактором отсталости дорожного хозяйства Башкирии. В 1924 г. был создан самостоятельный орган местного транспорта при СНК БАССР – Башмес, руководителем которого был назначен инженер А.П. Булыгин. Дорожное хозяйство Башкирии имело дороги всех пяти разрядов: государственные, областные, кантональные, волостные, специальные заводские. Полотно государственных и областных дорог состояло из гравия и песка и насчитывало 2447 км, полотно кантональных дорог составляло 1366 км. К дорогам государственного значения относились: Уфимско-Оренбургский тракт (539,47 км), Уфа-Н. Березовский (407,18 км), Елабужско-Сибирский (578,75 км), Верхне-Уральский тракт (442,95 км), Белорецк-Оренбургский тракт (429,80 км). Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти потребовалось решить ряд неотложных задач: во-первых, классифицировать дороги по их значению, определить их грузонапряженность, улучшить материально-техническую базу, кадровый потенциал; во-вторых, создать самостоятельный орган межведомственного характера. Безусловно, в исторических условиях того времени решить данные задачи полностью было невозможно, поэтому они были решены частично.

Вторая глава **«Дорожное хозяйство Башкирской АССР в годы первых пятилеток»**, посвящена становлению дорожного хозяйства БАССР в годы первых сталинских пятилеток. В первом параграфе *«Совершенствование системы управления и применение новых форм планирования (1928-1934 гг.)»* рассмотрены факторы, которые оказали влияние на совершенствование системы управления дорожным хозяйством. Показан ход реализации плана первой пятилетки в дорожном хозяйстве БАССР. Необходимость внедрения принципов и процедур планового управления в дорожном хозяйстве послужили импульсом к совершенствованию ее структуры управления. В 1928 г. в БАССР был образован Цудортранс. Руководил дорожно-строительной организацией с 1928 по 1946 г. А.Н Кузнецов. Органами, подведомственными управлению, являлись кантонные отделения шоссейных и грунтовых дорог и волостные дорожные органы, действующие на основании особых положений. В конце 1920-х годов общая длина дорог в БАССР насчитывала 46215 км, негодного полотна из этих дорог – 93%. На большей части сельских дорог не было мостов. Дороги республики находились в плохом техническом состоянии, и на развитие транспортной инфраструктуры требовались десятки и сотни миллионов рублей. Из-за некачественных дорог народное хозяйство БАССР ежегодно несло убытки в размере 13250000 руб. Финансирование на дорожное строительство выделялось в разы меньше намеченного плана. В силу ряда причин при

строительстве мостов допускались существенные ошибки и дефекты. Трудоемкие работы были обеспечены механическим оборудованием всего лишь на 5%. Признавая необходимым усилить руководство и планирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта Цудортранс был выделен из состава НКПС. В параграфе рассмотрен ход реализации второй пятилетки. Главной преградой невыполнения плана второй пятилетки по дорожному строительству стало строительство крупных объектов. В целом план дорожного строительства не выполнялся во многих регионах страны. Вся работа дорожного хозяйства была построена на основах договора социалистического соревнования с Чувашской АССР. Диссертантом рассмотрена деятельность общественной организации «Автодор». Перечислены основные причины неудовлетворительного выполнения плана дорожного строительства в БАССР.

Второй параграф *«Деятельность органов госбезопасности: опыт управления дорожным хозяйством (1935-1937 гг.)»* посвящен оценке деятельности органов НКВД в управлении дорожной отрасли. В середине 1930-х гг. шло усиление обороноспособности страны. 28 октября 1935 г. Цудортранс был передан в состав Наркомата внутренних дел. В свою очередь Башдортранс был передан Управлению НКВД по БАССР. В виду того, что основная доля финансирования шла на постройку стратегически важных дорожных объектов, постепенно сокращалось финансирование на остальные, менее важные с точки зрения НКВД, участки дорог. В течение 1936 г. в отделе шоссейных дорог УНКВД СССР по БАССР произошли существенные изменения. Было ликвидировано два дорожных участка. Областные дороги были переданы соответствующим районно-дорожным отделам (РДО). Проектно-изыскательная контора передана местному Башпрогору. В итоге постройка мостов производилась без рабочих чертежей и технических указаний. Была ликвидирована дорожно-исследовательская станция, в функции которого входило осуществление лабораторных работ по испытанию стройматериалов. Серьезным ударом для дорожного хозяйства Башкирии стала ликвидация Дорснаба и гвоздильной мастерской. В ведение милиции был передан Автоотдел, Автоинспекция и квалификационная комиссия шоферов. План дорожных работ не был выполнен по целому ряду причин. Во-первых, в районах БАССР отсутствовал необходимый контроль со стороны дорожных отделов. Во-вторых, колхозы не смогли предоставить необходимое количество рабочей и гужевой силы (рабгужсилы) и организовать постоянные бригады по дорожному строительству.

Третий параграф *«Особенности развития дорожного хозяйства в предвоенные годы (1938 – июнь 1941 г.)»* посвящен анализу состояния дорожного хозяйства БАССР в предвоенные годы. Передача дорожного

хозяйства в введение НКВД не решила всех проблем дорожного хозяйства. В связи с этим 22 апреля 1938 г. Гушоссдор НКВД был реорганизован. 30 апреля 1938 г. было образовано Дорожное управление при СНК БАССР. Диссертантом рассмотрена обновленная структура Гушоссдор НКВД. В целом план дорожных работ в Башкирии зачастую не выполнялся, вследствие чего создавалась угроза срыва массовой уборки и перевозки хлеба. Согласно архивным данным, аналогичные ситуации были характерны и для многих регионов СССР. Диссертантом приведены количественные данные о протяженности сети дорог в Башкирской АССР, основные типы покрытий, эксплуатационная характеристика. Перечислены основные мероприятия, проводимые по новому строительству, реконструкции и капитальному ремонту. Анализируется деятельность дорожного хозяйства БАССР и выявляется закономерность ее развития.

Третья глава **«Кадровый потенциал и система материально-технического снабжения дорожного хозяйства Башкирской АССР»** посвящена рассмотрению роли трудового участия сельского населения в строительстве дорог, анализу подготовки кадров дорожных специальностей и уровню материально-технической базы дорожного хозяйства БАССР. В первом параграфе *«Трудовое участие населения и подготовка кадров»* анализируется процесс законодательного закрепления трудового участия населения в строительстве дорог, рассматривается кадровая политика. Удельный вес трудового участия населения в дорожном строительстве БАССР из года в год увеличивался, являясь почти единственным источником строительства и ремонта низовой сети дорог. В параграфе приведены результаты обследования дорожных работ, где использовалась трудовая повинность сельского населения. Диссертантом показаны основные количественные показатели выполнения плана по труду участию населения в районах БАССР. Уделяется внимание различным формам повышения производительности труда применяемых в дорожных работах с трудовым участием населения. Главным фактором, предопределившим успех выполнения плана дорожных работ в предвоенные годы, стало применение «ферганского метода» строительства. Диссертантом приведены количественные показатели инженерно-технических кадров в дорожном хозяйстве БАССР. Примечательно, что до 1930 года специальных автодорожных учебных заведений не было. Методами расширения социальной базы в дорожном хозяйстве стала политика выдвиженчества и коренизация аппарата. В 1930-е гг. была развернута значительная работа по подготовке дорожников массовых профессий. Именно в данный период начали функционировать дорожные техникумы и институты. Организовывались краткосрочные курсы по подготовке различных дорожных

специальностей. Диссертантом рассмотрены основные учебные заведения БАССР по подготовке и переподготовке кадров дорожных специальностей. В параграфе приведены основные причины массовой текучести инженерно-технических кадров.

Во втором параграфе *«Совершенствование материально-технической базы»* рассматривается степень механизации дорожных работ, характеризуются основные дорожно-строительные материалы. Дорожное машиностроение весьма резко отставало от потребностей дорожного строительства. В параграфе приведены данные о количестве дорожных механизмов в БАССР в годы первых пятилеток. Оценивается коэффициент использования тракторов и автомашин. В основном все трактора для дорожных работ выделялись по системе трудового участия. При этом общий объем механизации работ составляло 17%. Имеющийся парк прицепных дорожных машин и снарядов использовался исключительно на капитальном и текущем ремонтах с конной тягой. В предвоенные годы тракторный парк дорожных участков состоял из списанных совхозами машин. Для ремонта механизмов запасных частей и ремонтной базы у Доручастков не было. Машины не использовались в виду отсутствия авторезины и бензина. Диссертантом рассмотрена деятельность Дорснаба, научно-исследовательского отдела, изобретательского бюро. Дорожному хозяйству Башкирской АССР не хватало следующих видов материалов: авторезины, цветных металлов, цемента, железа, гвоздей, спецодежды. Основными строительными материалами оставались лес, гравий и камень.

Четвертая глава **«Функционирование дорожного хозяйства Башкирской АССР в годы Великой Отечественной войны и в период восстановления народного хозяйства (1941- начале 1950-х гг.)»** посвящена деятельности дорожного хозяйства Башкирской АССР в военное и послевоенное время. В первом параграфе *«Роль дорожной отрасли Башкирской АССР в стратегическом взаимодействии тыла и фронта в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)»* подробно рассмотрена перестройка дорожного хозяйства к условиям военного времени. Оценен вклад дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжение фронта и тыла. На начальном этапе войны главной задачей была мобилизационная. Основное внимание было уделено мостам и переправам. По автогужевым дорогам Башкирской АССР перевозилось около 40% груза. По дорогам Башкирии перевозили уголь, нефть и прочее сырье. С заготовительных пунктов вывозился хлеб. В июле 1943 г. почти все квалифицированные рабочие мастерских, шоферы и трактористы были мобилизованы в РККА. Трудовые ресурсы были истощены, все чаще дороги ремонтировали старые дорожники и трудоспособные инвалиды Великой Отечественной войны. Помимо трудового

участия населения, применялся платный труд воинских частей. В качестве бесплатного труда для ремонта дорог привлекали отряды «трудоармейцев». Техника простаивала из-за отсутствия горючего, запчастей и специалистов. Дорожных работников систематически отвлекали от своих прямых обязанностей для выполнения других хозяйственных работ. К концу войны автогужевые дороги республики пришли в непригодное состояние.

Во втором параграфе *«Восстановление и дальнейшее развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР в послевоенный период (1946-начале 1950-х гг.)»* поднят вопрос о послевоенном развитии дорожного хозяйства БАССР. В начале четвертой пятилетки основные усилия дорожников были сосредоточены на восстановлении и реконструкции старых дорог. Новые дороги строились в соответствии с военно-стратегическими концепциями тех лет и порой не имели никакого хозяйственного значения. В параграфе представлены данные об общей протяженности сети дорог в БАССР, определена их грузонапряженность и тип покрытия. Приведены данные о состоянии автотракторного парка. Описаны различные способы мобилизации сельского населения на дорожные работы. В целях осуществления комплексной механизации трудоемких и тяжелых работ в строительстве и восстановлении автомобильных дорог были организованы Машинно-дорожные станции (МДС). 30 апреля 1948 г. в Дорожное управление Башкирской АССР была создана МДС №2. В параграфе перечислены основные трудности функционирования МДС №2. Приведены причины не удовлетворительного выполнения плана дорожных работ в БАССР в послевоенный период. В целом, по стране в первое послевоенное десятилетие для работы на местах было характерно рассредоточение ресурсов и многообъектность заданий при их слабом материальном и кадровом обеспечении, что и давало свой отрицательный результат.

В заключении подведены итоги диссертационного исследования и сформулированы основные выводы. В первые годы советской власти дорожное хозяйство Башкирской АССР, как и в целом по стране, развивалось крайне слабыми темпами. Индустриализация страны внесла свои коррективы по вопросам совершенствования материально-технической базы дорожного строительства и подготовку инженерно-технических работников. Несмотря на ряд мер, принятых по улучшению деятельности дорожного хозяйства план, намеченных ремонтно-строительных работ, не выполнялся. Активное привлечение труда населения в строительстве и ремонте дорог сыграло ключевую роль в решении дорожной проблемы. В годы Великой Отечественной войны дорожники Башкирской АССР внесли значительный вклад во взаимодействие тыла и фронта. В послевоенное время происходит постепенное восстановление дорожного хозяйства.

Список работ, опубликованных по теме диссертации

Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. Гареева Р.Р. Дорожное хозяйство БАССР в годы четвертой пятилетки (1946-1950 гг.) / Р.Р. Гареева // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – №61(12). – С. 60-62. (0,3 п.л.)
2. Гареева Р.Р., Самородов Д.П. Дорожное хозяйство Башкирской АССР в первое десятилетие советской власти (1917-1927 гг.) / Р.Р. Гареева // Научный диалог. – 2017. – № 2. – С. 174-183. (0,5 п.л.)
3. Гареева Р.Р. Источники справочно-статистической информации по истории дорожного строительства БАССР в годы довоенных пятилеток (1928-1941 гг.) / Р.Р. Гареева // История науки и техники. – 2017. – №4. – С. 31-39. (0,8 п.л.)
4. Гареева Р.Р. Индустриализация дорожного строительства в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928-1932 гг.): на примере Башкирской АССР / Р.Р. Гареева // Историческая и социально-образовательная мысль. Т. 9. Ч. 1. – 2017. – №3. – С. 42-49. (0,8 п.л.)
5. Олейник Р.Р. «Кадры решают все»: проблемы реализации кадровой политики в дорожном хозяйстве Башкирской АССР в 1930-е годы / Р.Р. Гареева // Клио. – 2017. – № 11 (131). – С. 84-92. (0,9 п.л.)

Статьи в научных сборниках и трудах конференций:

6. Гареева Р.Р. Роль дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжении тыла и фронта на заключительном этапе Великой Отечественной войны / Р.Р. Гареева // Война и военные конфликты в истории России: к 70-летию Великой Победы: сб. матер. XIX Всерос. научн.-практ. конф. / Отв. ред. В.М. Козьменко, В.В. Керов. – Москва: РУДН, 2015. – С. 121-124. (0,2 п.л.)
7. Гареева Р.Р. Развитие дорожного строительства в БАССР накануне и в годы Великой Отечественной войны / Р.Р. Гареева // «Священная война»: к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне: сб. мат-лов Всерос. науч.-практ. конф. / Отв. ред. А.А. Богданова. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2015. – С. 70-75. (0,3 п.л.)
8. Гареева Р.Р. Автотракторный парк дорожного управления в БАССР в 1945 г. / Р.Р. Гареева // Молодежь. Прогресс. Наука: сб. мат-лов X Межвуз. науч.-практ. конф. / Отв. ред. В.Н. Кризский. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2015. – С. 193. (0,1 п.л.)
9. Гареева Р.Р. Применение «ферганского метода» в строительстве дорог в Башкирской АССР / Р.Р. Гареева // Европейская цивилизация: мировой исторический опыт и современные проблемы: сб. науч. трудов / Отв. ред. Р. И. Кантимирова. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2015. – С. 25-26. (0,1 п.л.)

10. Гареева Р.Р. К вопросу о создании Машинно-дорожной станции №2 Башкирской АССР / Р.Р. Гареева // Проблемы сохранения историко-культурного наследия малых городов России: историко-правовой аспект: сб. науч. трудов / Отв. ред. Е.С. Косых. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2015. – С. 18-21. (0,2 п.л.)

11. Гареева Р.Р. Основные этапы строительства дорог в России в XX веке / Р.Р. Гареева // Актуальные проблемы философии права и социальных наук: сб. науч. трудов / Отв. ред. О.В. Тарасов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2015. – С. 101-105. (0,2 п.л.)

12. Гареева Р.Р. Основные задачи второго пятилетнего плана (1933-1937 гг.) в области дорожного строительства: принципы и организации его разработки / Р.Р. Гареева // Молодежь. Прогресс. Наука: сб. мат-лов XI Межвуз. науч.-практ. конф. / Отв. ред. В.Н. Кризский. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2016. – С. 209-212. (0,1 п.л.)

13. Гареева Р.Р. История создания главного управления шоссейных дорог (ГУШОСДОР) НКВД СССР / Р.Р. Гареева // Студент и наука (гуманитарный цикл) – 2016: мат-лов Всерос. студ. науч.-практ. конф.: науч. изд. / Гл. ред. Н.Н. Макарова. – Магнитогорск: МГТУ им. Г.И. Носова, 2016. – С. 117-118. (0,1 п.л.)

14. Гареева Р.Р. Развитие автодорожной инфраструктуры в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928-1932 гг.): на примере Башкирской АССР / Р.Р. Гареева // Россия в историческом процессе глобализации: сб. мат-лов Всерос. студ. науч.-практ. конф. / Отв. ред. Д.П. Самородов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2016. – С. 177-181. (0,2 п.л.)

15. Гареева Р.Р. Деятельность А.П. Булыгина по организации и развитию дорожного дела в Башкирской АССР / Р.Р. Гареева // Страны запада и востока: проблемы становления и модернизация политических, экономических и культурных форм развития: сб. науч. трудов Междунар. науч.-практ. конф. / Отв. ред. И.И. Явнова. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2016. – С. 69-70. (0,1 п.л.)

16. Гареева Р.Р. Дорожное хозяйство Башкирии после Гражданской войны / Р.Р. Гареева // Региональная история: методология, источники, историография: сб. науч. трудов третьих междунар. Усмановских чтений / Отв. ред. А.И. Акманов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2016. – С. 110-112. (0,1 п.л.)

17. Гареева Р.Р. Содержание местной дорожной сети в Уфимской губернии в конце XIX – начале XX вв. / Р.Р. Гареева // Россия на переломе эпох: к 100-летию российской революции 1917 года: сб. мат-лов Всерос. студ. науч.-практ. конф. / Отв. ред. Д.П. Самородов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2017. – С. 149-151. (0,2 п.л.)

18. Гареева Р.Р. Деятельность проектно-изыскательного сектора Башдортранса в конце первой пятилетки / Р.Р. Гареева // III Междунар. науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы науки и образования в современном вузе» / Отв. ред. А.И. Филиппов. Ч. II. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2017. – С. 39-43. (0,1 п.л.)

19. Олейник Р.Р. Формирование военно-дорожных организаций в годы первой мировой войны / Р.Р. Гареева // Великая Российская революция 1917 г.: методология, источники, историография: сб. мат-лов Всерос. студ. науч.-практ. конференции / Отв. ред. Д.П. Самородов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2017. – С. 180-182. (0,1 п.л.)

20. Олейник Р.Р. Опыт изучения вопросов дорожного строительства в дореволюционной России / Р.Р. Гареева // Проблемы исторической регионалистики в источниковедении, историографии, теоретической истории: сб. мат-лов Всерос. студ. науч.-практ. конф. / Отв. ред. Д.П. Самородов. – Стерлитамак: СФ БашГУ, 2018. – С. 37-40. (0,2 п.л.)