

ОТЗЫВ

официального оппонента доктора исторических наук, профессора
Хисамутдиновой Равили Рахимьяновны на диссертацию

Олейник Руфины Рушановны «Становление и развитие дорожного
хозяйства Башкирской АССР в 1919-начале 1950-х гг.», представленную на
соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности
07.00.02 – Отечественная история

Актуальность темы исследования, избранной Олейник Руфиной
Рушановной, не вызывает сомнения ни в научном, ни в практическом
отношении. Военная мощь государства, экономический рост страны,
ежедневная подвижность многомиллионного населения, улучшение жизни
населения, повышение конкурентоспособности отечественных товаров и
услуг во многом зависят от производственного функционирования дорожной
отрасли, от состояния дорог и своевременной их модернизации.

В связи с этим особый интерес вызывают вопросы, связанные со
становлением дорожной отрасли Советского государства после окончания
гражданской войны, её развитием в период нэпа и первых предвоенных
пятилеток, функционированием в экстремальных условиях Великой
Отечественной войны и послевоенного восстановления. При исследовании
данной проблемы 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 дорожного строительства и функционирования автомобильных
дорог.

Результаты исследования обладают новизной и представляют для
современной исторической науки значительную ценность. Исследование
Олейник Р.Р. стало первым комплексным исследованием становления и
развития дорожного хозяйства БАССР в 1920-1930-е и функционирования
автомобильных дорог в военные годы и в период послевоенного
восстановления. Следует отметить, что Р.Р. Олейник вводит в научный
оборот значительное количество нового документального материала, что
служит подтверждением научной новизны исследования.

О достаточно хорошем уровне квалификации соискателя говорит её
умение работать с источниками и литературой.

Диссертационное исследование основано на широкой источниковой
базе. Автором были использованы опубликованные и неопубликованные
архивные источники, которых автор разделил 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. Автором введены впервые в научный оборот и использованы неопубликованные архивные материалы, выявленные в 24 архивных фондах трех архивохранилищ: Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Национального архива Республики Башкортостан (НА РБ), опубликованные документы, материалы периодической печати (2-х журналов и 2-х республиканских газет) и источники личного происхождения. В работе представлен квалифицированный анализ источников, свидетельствующий об овладении соискателем методами работы с различными видами источников.

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, которая непосредственно посвящена данной проблеме. Анализ важнейших направлений и работ в изучении данной проблемы в общероссийской и региональной историографии показывают хорошее владение диссертантом навыками историографического анализа.

Р.Р. Олейник успешно использовала также сведения из 19 диссертаций и авторефератов кандидатских и докторских диссертаций, что свидетельствует о её уважительном отношении к научному наследию своих предшественников. Историографический анализ позволил автору четко сформулировать цель и задачи исследования.

Добротный анализ литературы и источников, использование модернизационной теории, применение принципов и специальных методов исторического исследования и математических методов, обусловили высокую степень достоверности положений и выводов диссертации. В частности, регрессионный анализ статистических данных грузооборота основных видов транспортных систем (водного, железнодорожного, автогужевого) позволил выявить степень их функциональной зависимости,

Корректно поставленные целевые установки исследования, продуманная логика подачи материала, строго научный анализ репрезентативной источниковой базы позволили соискателю сделать ряд обоснованных выводов. Это касается и вынесенных на защиту семи основных положений и промежуточных выводов, помещенных после каждого параграфа, хотя и после каждой главы необходимо было сделать выводы.

Диссертационное исследование построено на основе использования хронологического метода. Структура диссертации достаточно стройна и логична, соответствует целям и задачам, содержанию объекта и предмета исследования и включает в себя введение, 4 главы, разделенных на 9 параграфов, заключение, список использованных источников и литературы, приложения. Хотя параграфы по объему распределены неравномерно. Так, некоторые параграфы по объему небольшие, например параграф 1.1 (13 страниц), параграф 2.2. (9 страниц), 4.1.(13 страниц), в то время как параграф 3.1 (35 страниц).

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 практическая значимость диссертации 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 становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР с момента образования республики и до нач. 1950 –х годов, т.е. до смерти Сталина.

В первой главе диссертации, посвященной дорожному хозяйству БАССР в первое десятилетие Советской власти, автор рассматривает исторические условия и особенности формирования дорожного хозяйства республики, начиная со второй половины 19 века и мероприятия по восстановлению дорожного хозяйства в регионе после окончания гражданской войны. Автор приходит к выводу, что Первая мировая война, революционные события 1917 г. и Гражданская война нанесли серьезный урон дорожному хозяйству. По мнению соискателя, только путем образования дорожного фонда, долгосрочных займов и неизменного участия самого населения можно было в максимально короткие сроки решить вопрос восстановления дорог. В 1920-е гг., в период НЭПа, дорожной проблеме не уделялось должного внимания. На основе анализа источников, автор приходит к выводу, что в первое десятилетие советской власти потребовалось решить в БАССР ряд неотложных задач: классифицировать дороги по их значению, определить их грузонапряженность, улучшить материально-техническую базу, кадровый потенциал; создать самостоятельный орган межведомственного характера. Но в исторических условиях того времени, по мнению соискателя и с ним можно согласиться,

решить данные задачи полностью было невозможно, поэтому они были решены частично.

Во второй главе, посвященной становлению дорожного хозяйства республики в годы предвоенных пятилеток, автор рассматривает факторы, которые оказали влияние на совершенствование системы управления дорожным хозяйством; раскрывает деятельность органов НКВД в управлении дорожной отрасли; анализирует состояние дорожного хозяйства БАССР в предвоенные годы. Импульсом к совершенствованию структуры дорожного управления, по мнению соискателя, послужили необходимость внедрения принципов и процедур планового управления в дорожном хозяйстве. Плохое техническое состояние дорог, отсутствие мостов на большей части сельских дорог, убытки, которые несла экономика республики из-за плохого состояния дорог требовали решения всех этих проблем, однако слабое финансирование дорожного хозяйства сдерживали их решение.

Советское государство всеми силами, вплоть до применения уголовных мер, пыталось насильно привлечь бесплатную неквалифицированную рабочую силу для реконструкции дорог. В условиях того времени данная мера, по мнению соискателя, была вынужденной. Для форсированной индустриализации страны необходимы были хорошие дороги. В условиях недостаточного финансирования, отсутствия квалифицированных кадров, плохого технического оснащения, нехватки материалов для строительства было принято решение использовать бесплатный труд – привлекать крестьянские массы с их примитивными орудиями труда, т.е. восстановить дорожную повинность крестьянства.

Безусловной заслугой автора является анализ деятельности органов НКВД по управлению дорожным хозяйством в 1935-1937 гг. По мнению соискателя, передача дорожного хозяйства в состав НКВД в 1935 г. не улучшила положение дорожного дела. 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 третьей главе автор рассматривает кадровый потенциал и систему материально-технического снабжения дорожного хозяйства республики. В 1930-е гг. в СССР была развернута значительная работа по подготовке дорожников массовых профессий. В связи с этим, особый интерес вызывают сюжеты, связанные с открытием в Уфе в 1930 году специального дорожного техникума (с. 132-133), ускоренного вечернего дорожного техникума (с. 134), а в Стерлитамаке школы дорожных мастеров. Также были организованы курсы заведующих РДО, краткосрочные курсы по подготовке различных

дорожных специальностей. Помощь в обучении работников дорожных кадров оказывали общественные организации, в частности «Автодор». Автор приходит к выводу, что в БАССР в результате вышеперечисленных мероприятий к концу первой пятилетки существенно уменьшился кадровый дефицит квалифицированных дорожных рабочих. Соискатель достаточно полно раскрывает трудовое участие сельского населения в строительстве дорог республики. В связи с этим определенный интерес представляют страницы диссертации, посвященные использованию «ферганского метода» (С. 122-125). Однако в выводе по параграфу отражена только вторая часть вопроса (кадровый), а трудовое участие сельского населения отсутствует, т.е. вывод не полностью отражает содержание параграфа 3.1. При раскрытии проблемы совершенствования материально-технической базы строительной отрасли республики определенный интерес вызывает сюжет, связанный с созданием и деятельностью машинно-дорожных станций (МДС) (С. 161-62).

Четвертая глава диссертации посвящена функционированию дорожного хозяйства Башкирской АССР в годы Великой Отечественной войны и в период послевоенного восстановления народного хозяйства. На основе анализа источников автор приходит к выводу, что вклад дорожной отрасли Башкирской АССР в снабжение фронта и тыла был весьма существенным. По мнению соискателя, в силу ряда объективных причин в данный период времени массового строительства дорог не велось. Основное внимание было уделено мостам и переправам. Помимо трудового участия населения в возрасте от 14 до 16 лет применялся платный труд воинских частей. В качестве бесплатного труда для ремонта дорог привлекали отряды «трудоармейцев». Автор показывает, как в послевоенное время происходит постепенно восстановление дорожного хозяйства республики.

Высокой оценки достойны 23 приложения к диссертации, представленные 10 таблицами, 2 фотографиями из фондов НА РБ, рисунками и графиками, схемой этапов становления системы управления дорожным хозяйством СССР. 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.

Рецензируемая работа расширила представление о становлении и развитии дорожного хозяйства БАССР, функционировании автомобильных дорог республики в 1919- нач.1950-х гг. Диссертацию Р.Р. Олейник отличает информативность, основанная на тщательном анализе источников и научной литературы, убедительность выводов, подтверждаемых примерами, Отмечая

несомненные достоинства диссертационного исследования Р.Р. Олейник, необходимо отметить и ряд замечаний и дискуссионных моментов;

1. 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 дорожной отрасли БАССР, особенно в годы Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления глазами её непосредственных участников, которые еще живы. Также желательно было бы использовать материалы районной периодической печати.

2. Заслугой соискателя является то, что история становления и развития дорожного хозяйства Башкирии в исследуемый период не обезличена. Представлены персоналии на страницах 117, 118, 124. Но, к сожалению, нет биографии руководителя дорожно-строительной организации А.Н. Кузнецова (с 1928 по 1946 г.), руководителя Дорожного управления СНК БАССР Н.В. Шабанова (с 1 июня 1946 г.), что дало бы возможность посмотреть их образовательный уровень, социальное происхождение и др.

3. Не всегда выводы после параграфов отражают содержание. Так, раскрывая деятельность органов НКВД в управлении дорожным хозяйством БАССР, соискатель в выводах пишет об использовании труда заключенных в массовых масштабах, хотя в параграфе 2.2. не приводит примеров использования труда заключенных по республике.

4. Рассматривая подготовку кадров для дорожной отрасли, соискатель раскрывает деятельность Ряжского дорожно-механического учебного комбината, который располагался в г. Ряжск Рязанской области и готовил механиков и дорожных мастеров (С. 141). Для чего этот сюжет? Какая связь с Башкирией? Сколько для БАССР было подготовлено специалистов?

5. Статистические данные систематизированы и сведены в 22 таблицы 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 анализу таблиц. Некоторые таблицы использованы как иллюстративный материал, без серьезного анализа.

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 Р.Р. Олейник решена важная научная задача, что имеет

существенное значение для развития представлений о становлении и развитии дорожного хозяйства Башкирской АССР, функционировании автомобильных дорог республики в исследуемый период. Практическое значение диссертации заключается в возможности использовать её содержание и выводы в общих и специальных курсах отечественной истории.

Основное содержание диссертации отражено в 20 научных публикациях, 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 Р.Р. Олейник 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 Руфиной Рушановной Олейник, 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 – Руфина Рушановна Олейник 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

Ректор ФГБОУ ВО «ОГПУ»

С.А. Алешина

6 ноября 2018 г.

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

Сайт организации: <http://ospu.ru>

Личный тел.: 89501878365

Е – mail: hisamutdinova@inbox.ru