

ОТЗЫВ

Официального оппонента, кандидата исторических наук, учителя истории и обществознания Анатолия Васильевича Антошкина о диссертации Руфины Рушановны Олейник «СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА БАШКИРСКОЙ АССР В 1919 – НАЧАЛЕ 1950-Х ГГ.», представленной на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история в диссертационный совет Д 212.038.12 на базе ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет»

В диссертации Олейник Руфины Рушановны поставлена малоизученная и сложная для исторического исследования проблема. Опыт хозяйствования, приобретенный с 1919 до начала 1950-х гг., имеет особую ценность, так как в данный период государство социалистического типа находилось в поиске наиболее эффективного механизма управления экономикой. Свою экономическую специфику в Башкирии имел период военного коммунизма, НЭПа, первых пятилеток, военного времени и послевоенного восстановления народного хозяйства. Современные условия в области дорожного хозяйства России, характеризующиеся неуклонным увеличением грузоперевозок, заставляют обратиться к историческому опыту, в том числе с учетом региональных особенностей. Этим обусловлена актуальность представленной работы. Новизна исследования состоит в том, что впервые комплексно исследуется дорожное хозяйство Башкирии, впервые вводятся в научный оборот ранее неопубликованные материалы.

Источниковая база диссертационной работы репрезентативна и позволяет решить поставленные задачи. Автор строит свои выводы, опираясь на широкий и разнообразный круг источников, основу которых составили ранее неопубликованные материалы 24-х фондов трех архивов, в том числе 2-х федеральных (ГАРФ и РГАЭ). Достоверность результатов исследования не вызывает сомнения, так как весь цифровой и фактический материал подтверждается соответствующими ссылками на архивы и опубликованные источники.

В методологическом разделе представлены основные методы и концепции, лежащие в основе работы автора с теоретическим материалом. Применение теории модернизации в исследовании дало возможность учесть объективные и субъективные факторы, оказывающие влияние на транспортную систему в контексте ее трансформации. Для изучения развития дорожного хозяйства в региональном измерении немаловажное значение имеет тот факт, что для исследования отдельных регионов Советской России современные версии теории модернизации дают возможность отказа от трактовки модернизации как единого системного процесса, признаются возможности различного поведения сегментов общества в условиях модернизации.

Глубокому осмыслению исследуемой проблемы способствовало корректное использование научных методов и принципов. Применение компаративного, статистического, историко-генетического методов, а также математических методов позволило обстоятельно исследовать тенденции в дорожном строительстве на территории Башкирской АССР.

Сильной стороной работы, свидетельствующей о квалификации и безусловной эрудиции автора, является историографический анализ проблемы как на общероссийском, так и на региональном уровне. Изложение историографии автором выстроено по традиционному хронологическому принципу с выделением двух основных этапов: советского и современного. Произведенный анализ историографии советского периода позволил заключить, что дорожный вопрос в региональном измерении главным образом рассматривался в контексте социалистической индустриализации, а комплексная характеристика дорожного хозяйства республики не получила должного освещения. В исследовании показано, что постсоветская историография характеризуется в основном рассмотрением роли транспорта в экономическом и социальном контексте.

Хронологические и территориальные рамки обоснованы и возражений не вызывают. Цель и задачи сформулированы корректно и позволяют раскрыть тему исследования.

Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения. Структура работы логична и позволяет решить поставленные во введении задачи.

В первой главе рассматриваются процессы формирования дорожного хозяйства в Башкирии до перехода к новой экономической политике. На основе различных исторических источников показано, что протяженность дорог в Уфимской губернии была незначительной, а главное экономическое значение сохранялось за водным и железнодорожным транспортом.

В обосновании территориальных рамок указано, что исследуется территория всей Большой Башкирии. Требуется особой проработки вопрос о том, каким образом велось дорожное строительство в кантонах, полностью изолированных от основной территории Башкирии. Так, Аргаяшский кантон (Аргаяшский и Кунашакский районы) до 1934 г. представлял собой анклав, полностью находившийся внутри огромной Уральской области (сегодня Челябинской области). Остается открытым вопрос о создании единой транспортной инфраструктуры с данными территориями.

При определении эффективности дорог Башкирии в целом требуется включение проблем дорожного строительства в общее развитие транспортной инфраструктуры наряду с динамикой железнодорожного строительства и развития водного транспорта.

Вторая глава посвящена развитию дорожного хозяйства Башкирской республики в годы форсированной индустриализации. Автором рассмотрены факторы, оказавшие влияние на становление системы управления дорожным хозяйством республики. На статистическом материале диссертантом проанализирован ход реализации пятилетних планов развития народного хозяйства в области дорожного строительства. В работе справедливо отмечено, что дороги Башкирии находились в неудовлетворительном техническом состоянии, развитие транспортной инфраструктуры требовало многомиллионных капиталовложений. Автором выявлено, что низкое качество

дорог республики приводило к убыточности различные отрасли народного хозяйства.

В конце 1930-х гг. автомобильный транспорт стал основным на дорогах Башкирии, а роль гужевого транспорта последовательно сокращалась. Отсюда возникает закономерный вопрос о том, как эволюционировал автопарк Башкирии. К примеру, только в системе потребкооперации к 1940 г. было более 1500 грузовых автомашин. Однако в большинстве государственных и кооперативных организаций эксплуатация транспорта была убыточной. В то же время в своих отчетах государственные и кооперативные организации главной причиной убыточности указывали слабое развитие дорожной инфраструктуры в республике. Небезынтересно было бы установить, каким образом сочеталась убыточность транспорта и ошибки в проектировании и осуществлении дорожного строительства. Какие конкретно факторы в развитии дорожного хозяйства республики способствовали убыточности автотранспорта государственных и кооперативных организаций?

Текст диссертации не дает ясного представления о том, как дорожное строительство увязывалось с развитием ремонтно-технической базы. Многочисленный автопарк государственных и кооперативных организаций регулярно сталкивался с не планируемыми простоями из-за срыва текущего и капитального ремонта. Практически единственной доступной ремонтно-технической базой в 1930-1940 гг. на территории Башкирии являлись МТС, которые, в свою очередь, могли обслуживать автопарк сторонних организаций только после выполнения основной работы и при условии наличия остатков ресурсов.

Разумеется, что с 1930-х г. дороги строились исходя из планируемого увеличения автопарка и грузоперевозок. В этой связи крайне важно соотнести развитие дорожной инфраструктуры республики с развитием системы АЗС. В диссертации на стр. 153, 162 приведен состав автопарка задействованного в дорожном строительстве. Возникает вопрос: где эта техника заправлялась? Каким топливом? Какого качества? Например, государственные и

кооперативные организации торговли Башкирии в 1930-х гг. регулярно вместо бензина получали лигроин, что значительно удорожало себестоимость тонно-километра.

При анализе планов третьей пятилетки диссертант приводит выступление В.М. Молотова на XVIII съезде партии (Стенографический отчет съезда присутствует в списке источников), однако основной анализ и стратегические установки по развитию транспортной инфраструктуры, а также грузооборота СССР содержались в отчетном докладе И.В. Сталина. Привлечение данного материала позволило бы выявить связь планов дорожного строительства в республике и в стране в целом.

В третьей главе рассматривается трудовое участие сельского населения республики в строительстве дорог. Диссертантом уделено внимание подготовке кадров дорожных специальностей в Башкирской АССР. На основании архивных источников определена степень механизации дорожных работ, дана характеристика дорожным механизмам и строительным материалам. Автор пришел к выводу о том, что трудовое участие населения Башкирской АССР в строительстве дорог стало потребностью времени, когда в условиях кадрового голода и дефицита материально-технических средств не было возможности выполнять планы дорожно-строительных работ иными методами.

Четвертая глава посвящена проблемам дорожного хозяйства в годы Великой Отечественной войны и в период восстановления народного хозяйства. Весьма информативны приведенные автором данные о перестройке дорожного хозяйства республики к нуждам военного времени, оценен вклад дорожной отрасли в снабжении фронта и тыла.

В военное время резко сократились централизованные фонды товаров, выделенных для Башкирии. Объем грузоперевозок как по промышленным, так и по продовольственным товарам в республику резко сократился. Большая часть товаров централизованных фондов завозилась в республику из других регионов по железной дороге и водным транспортом. Вместе с тем в Башкирию прибывало эвакуированное население и промышленное оборудование из

прифронтовых территорий. Кроме того, увеличилось количество децентрализованных закупок в глубинных районах Башкирии удаленных от железнодорожных станций и речных пристаней. Следовательно, вывоз продукции был возможен только по автогужевым дорогам. Соответственно роль дорожного хозяйства существенно возросла. Следует учитывать, что многие организации государственного и кооперативного сектора занимались развитием подсобных хозяйств и выполняли спецзадания для РККА. В планах третьей пятилетки такие изменения не проектировались. Таким образом, требует проработки вопрос о том, как дорожное хозяйство приспособлялось к стремительно менявшимся экономическим условиям военного времени.

В приложении № 20 содержится таблица с динамикой грузооборота, однако данные цифры требуют подробного анализа. На наш взгляд, было бы целесообразно проследить динамику и выявить тенденции в развитии грузооборота, а также сопоставить грузооборот на автогужевых дорогах с грузооборотом водного и железнодорожного транспорта на территории республики.

В диссертации поставлена задача об изучении особенностей развития дорожного хозяйства Башкирской АССР в предвоенные годы и в послевоенный период, но из текста работы не вполне ясно, в чем же эти особенности состояли. Здесь крайне интересно было бы обратиться к проблемам дорожного строительства сопредельных регионов. Диссертация выиграла бы при наличии более широкого общероссийского фона процесса развития транспортной инфраструктуры в условиях реализации различных экономических моделей в период с 1919 до начала 1950-х гг.

В заключении диссертации, в соответствии с заявленной целью, подводятся основные итоги и формулируются выводы исследования основывающиеся на комплексе изученных источников и литературы.

В целом можно констатировать, что исследование Р.Р. Олейник выполнено на достаточно высоком научном уровне. Соискатель продемонстрировал навыки владения методикой и техникой исторического

исследования, выводы исследования неоднократно апробировались на научных конференциях. Поставленные задачи успешно решены, осуществлен существенный вклад в разработку проблемы. Диссертантом по теме исследования опубликовано 20 статей, отражающих основные положения диссертации, в том числе 5 – в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ. Автореферат диссертации отражает структуру и основное содержание диссертации.

Диссертация Р.Р. Олейник «Становление и развитие дорожного хозяйства Башкирской АССР в 1919 – начале 1950-х гг.» является завершенным и самостоятельным исследованием и соответствует критериям, установленным пп. 9–14 Положения «О порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 №842, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент: кандидат исторических наук,
учитель истории и обществознания
кафедры общественных наук

МАОУ «Гимназия №2» г. Стерлитамак РБ

А.В. Антошкин

Подпись А.В. Антошкина заверяю

Директор МАОУ «Гимназия №2» г. Стерлитамак РБ

В.В. Вагина

26 октября 2018 г.



Контактная информация: Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение «Гимназия № 2» городского округа город Стерлитамак Республики Башкортостан

Почтовый адрес: 453121, Республика Башкортостан, г. Стерлитамак, ул. Дружбы, 37.

Рабочий телефон: 8(3473)439363

Адрес электронной почты: strgimn2@mail.ru