

ОТЗЫВ

официального оппонента

кандидата исторических наук Манжосова Александра Николаевича на диссертационное исследование Масуфрановой Елены Александровны на тему «Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)», представленное на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история

Период 1940-х – середины 1960-х годов рассматривается большинством советских и российских историков как важный и определивший кардинальные направления в развитии и совершенствовании экономической и социальной сферы Советского государства. Важнейшим фактором стимуляции экономического развития СССР, становления отраслей промышленности (энергетики, машиностроения, химической и др.), укрепления социально-экономической базы в эти годы было поступательное совершенствование хозяйства железных дорог, перевод его с 1956 г. на новые виды тяги (электрическую и тепловозную), активное внедрение в железнодорожной отрасли результатов научно-технической революции с конца 1950-х до середины 1960-х годов.

Значительный рост объемов перевозок, укрепление финансовой составляющей в деятельности железнодорожного транспорта, положительно отразились на решении вопросов социальной политики железнодорожного транспорта. Особенно наглядно это отражалось в рамках ускоренного развития учреждений транспортной медицины, средних и средне-специальных учебных заведений, детских садов и яслей, пионерских лагерей детей железнодорожников, клубных и других культурно-массовых железнодорожных поздравлений.

К сожалению, политика реформирования железных дорог, начавшаяся в начале 2000-х годов, явная торопливость и непродуманность большинства экономических, кадровых и социальных подходов, демонстрируемых министром путей сообщения РФ Н.Е. Аксененко (1997-2002) и его последователями в лице руководителей ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунина (2004-2015) и О.В. Белозерова (с 2015 г.) не отвечает интересам многих структур и подразделений железнодорожного транспорта и, более того, основным нуждам работников стальных магистралей.

Так, в ходе бесчисленных, сменяющих друг друга новаций, разнообразных перестроек инфраструктуры железнодорожного транспорта руководство ОАО «РЖД» отказалось от сохранения предприятий и учреждений социальной направленности в корпоративной структуре (школ, санаториев,

резко сокращенных реформаторами лечебных транспортных учреждений). Как отмечал заместитель Министра путей сообщения СССР, работавший в 1978-1984 гг., С.А. Пашинин, «разрушение социальной сферы транспорта не способствует улучшению работы и может считаться предвестником последующих осложнений...»

Поэтому следует приветствовать решение соискателя Е.А. Масуфрановой в качестве объекта диссертации избрать проблему развития социальной сферы железнодорожного транспорта СССР в ее историческом, а также динамическом аспектах. Безусловно, что всестороннее исследование проблемы реализации социальной политики, удовлетворения повседневных потребностей рабочих и служащих железных дорог, является актуальным направлением в исследованиях современных историков. Наряду с высокой актуальностью исследования, необходимо отметить и гражданскую позицию Е.А. Масуфрановой. Она позволила дать объективные оценки развитию социальной сферы железнодорожного транспорта в различные годы, в том числе в период «хрущевской оттепели» (1953-1964 гг.).

Оценивая диссертацию Е.А. Масуфрановой, мы одобряем формулировки объекта и предмета диссертации. Не вызывают наших замечаний хронологические рамки диссертации. На наш взгляд, при описании географических рамок следовало бы привести более четко сведения о территориальных изменениях в Курской области в связи с образованием в январе 1954 г. Белгородской и Липецкой областей.

Безусловным достоинством рассматриваемой диссертации стал историографический обзор. Е.А. Масуфранова использовала более 120 разнообразных публикаций, в том числе научных исследований советских и российских историков, экономистов. Это труды А.Г. Напорко, Б.П. Орлова, изданные в 1950-1960-е годы, академика РАН Г.А. Куманева, А.И. Марковой, А.Г. Мушруба, современных исследователей проблемы – Е.А. Сотникова, В.В. Агафонова, А.А. Тимошина и других. (С. 7,9).

Автор квалифицированно, с уважительным отношением к авторскому мнению, анализирует диссертационные работы М.М. Вагабова, У.В. Ежеля, А.А. Конова, посвященные деятельности железнодорожного транспорта в различных регионах СССР, публикации курских историков, отражающие разнообразные аспекты развития предприятий Курского железнодорожного узла, в том числе социальных учреждений Курского отделения дороги. (С. 11, 12).

Считаем что, историографический обзор диссертации только бы выиграл, если бы в нем были представлены коллективные работы, посвященные истории локомотивного депо им. Ильича (1971) и сборник: «Верность традициям: дела и люди депо Москва-Сортировочная» (М., 2012) и др.

При подготовке диссертации ее автор проделала кропотливую работу по розыску, изучению и систематизации архивных документов 50 фондов федеральных (Государственный Архив РФ, Российский государственный архив социально-политической истории, Российский государственный архив экономики), областных (Государственный архив Курской области, Государственный архив общественно-политической истории Курской области), ведомственных архивов (Центральный архив Министерства путей сообщения РФ, архивы Управлений Московской и Юго-Восточной железных дорог, объединенный архив Орловско-Курского отделения Московской дороги). (С. 16-19).

Выявленные в указанных архивохранилищах многочисленные документы позволили Е.А. Масуфрановой представить личные оценки фактам и событиям, происходившим в ходе развития социальной сферы железнодорожного транспорта на региональном уровне, особенно в период восстановления народного хозяйства после Великой Отечественной войны (1946-1951 гг.).

В целом, с учетом систематизации пласта ранее опубликованных печатных источников (статистические издания, сборники документов, энциклопедии и справочники), необходимо подчеркнуть, что представленная в исследовании Е.А. Масуфрановой источниковая база достаточно оригинальна, доказательна и обширна. Особо отметим, что основной объем архивных материалов, использованных автором в диссертации, был в научный оборот введен автором впервые, что свидетельствует о личном вкладе автора в подготовку диссертации.

Анализ научной разработанности проблемы позволил Е.А. Масуфрановой найти правильные методологические подходы, примененные для выполнения избранного исследования (С. 14-15). От работ предшественников, рассматривавших лишь отдельные стороны изучаемой проблемы, диссертация Е.А. Масуфрановой отличается комплексностью, стремлением к продуманной проработке темы и опорой на широкий круг источников. Научная новизна рецензируемой диссертационной работы несомненна. Главное положение научной новизны диссертации это: взвешенно представленный аналитический подход к оценке государственной социальной политики в сфере железнодорожного транспорта в 1940-1960-е годы. В структурном отношении диссертация выглядит стройно и не вызывает наших замечаний.

Диссертация Е.А. Масуфрановой выполнена по традиционному проблемно-хронологическому принципу и состоит из введения, пяти глав (11 параграфов), заключения, 11 приложений в виде содержательных таблиц, отражающих основные цифровые итоги динамики социальной политики на железных дорогах СССР в изучаемый период. (С. 299-310).

Проведя наш анализ содержания диссертации Е.А. Масуфрановой, отметим, что в главе 1 «Государственная политика в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта и ее реализация в регионе» автор привел любопытные обобщающие сведения о ходе реализации большинства постановлений ЦК ВКП(б) и СМ СССР за 1946-1947 гг., где был отдан приоритет корректировке и внедрению новшеств в социальную политику на железнодорожном транспорте СССР (С. 24-30, 33).

Е.А. Масуфранова смогла объективно проанализировать процессы подбора, расстановки и воспитания руководящих кадров железнодорожников, выявила их региональные особенности, при этом и описала негативные проблемы в этой не простой, но весьма важной работе (С. 60-63, 64-66, 70-71).

Во второй главе диссертации «Реализация государственной программы подготовки кадров для железнодорожного транспорта в середине 1940-х – начале 1960-х годов» отмечены основные итоги долгосрочной программы по подготовке квалифицированных кадров и производственно-техническому обучению рабочих и служащих на железных дорогах Курской области (С. 86-90, 94-97).

Третья глава диссертации «Динамика развития социальной базы железнодорожного транспорта Курского региона в 1945-1965 гг.» включает анализ мероприятий, проведенных на железных дорогах для улучшения бытовых и жилищных условий железнодорожников, членов их семей по совершенствованию обслуживания их продовольственными и промышленными товарами (С. 129, 131-137).

Четвертая глава диссертации «Развитие сферы социального обслуживания работников железнодорожного транспорта Курской области в 1940-1960 гг.» посвящена рассмотрению процессов функционирования системы железнодорожного здравоохранения, обучения детей железнодорожников в начальных, восьмилетних и средних школах, находившихся в подчиненности учебных отделов соответствующих железных дорог, о работе клубных учреждений Московской железной дороги в 1950-1960-е годы (С. 164-172, 184-194).

Пятая глава диссертации «Общественно-политическая активность железнодорожников Курской области и ее влияние на развитие социальной сферы транспорта» содержит сведения об участии курских железнодорожников в проведении государственно-политических кампаний: по выборам депутатов Верховных Советов СССР и РСФСР, организации выборов в местные Советы (С. 229-235). Особое место в 5-й главе диссертации уделяется анализу работы транспортной печати: дорожных и отделенческих газет, стенных газет, имевшихся на ряде железнодорожных предприятий (С. 251-252, 257-262).

Затрагивая широкий спектр социальных проблем, автор компетентно вникает в суть событий и явлений. Значительная часть его трактовок, оценок и выводов заслуживает внимания. Диссертационная работа Е.А. Масуфрановой насыщена интересными фактами, именами многих работников предприятий железнодорожного транспорта, что говорит о значимом личном вкладе диссертанта в решение поставленных задач.

В целом, поддерживая методологические подходы и признавая убедительность выводов сделанных автором, отдавая должное личному участию Е.А. Масуфрановой в исследовательских процессах, считаем возможным высказать автору несколько замечаний и пожеланий, которые носят дискуссионный характер.

1. Мы считаем, что в главах 3 и 4 при освещении региональной социальной политики на железнодорожном транспорте, было бы необходимо более подробно осветить роль центральных и региональных комитетов профсоюзов железнодорожников в реализации основных задач улучшения жилищно-бытовых условий работников транспорта и членов их семей.

2. В диссертации слабо рассмотрены проблемы участия железнодорожников в физкультурном движении, в деятельности первичных структур добровольного спортивного общества «Локомотив», в частности, в Курской области.

3. По нашему мнению, в главе второй диссертации, следовало бы подробно и детально отразить роль начальника Курского железнодорожного техникума Яковенко Якова Семеновича (1946-1950) в создании в Курске дорожной школы машинистов (август 1947 г.) и специальной подготовки железнодорожников Курского узла (С. 93).

4. Диссертация также не лишена стилистических недочетов, двоякой трактовки отдельных фактов, встречаются и орфографические погрешности (С. 22, 72, 292-293). Выявленные недочеты отмечены нами как при встрече с диссертантом в постраничном прочтении диссертации.

По теме диссертационного исследования Е.А. Масуфрановой имеются 15 публикаций соискателя, в том числе 4 в изданиях из перечня, рекомендованного ВАК Министерства образования и науки РФ. Все публикации и автореферат соответствуют теме диссертации и отражают ее основные идеи и выводы. Они прошли апробацию на 8 конференциях всероссийского и регионального уровней. Практическая значимость диссертации заключается в том, что сформулированные в ней теоретические положения и авторские выводы могут быть использованы в подготовке учебных материалов по истории региона, учебных пособий, лекций по отечественной истории, при разработке специальных курсов для студентов

высших учебных заведений, колледжей, особенно технического профиля, для преподавания дисциплин исторического цикла по истории СССР и России.

Диссертант представила завершённую, имеющую внутреннее единство, самостоятельную научно-квалификационную работу. В ней решена исследовательская проблема, имеющая значение для развития соответствующей отрасли исторической науки – отечественной истории. Диссертация содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, которые свидетельствуют о личном вкладе автора в науку.

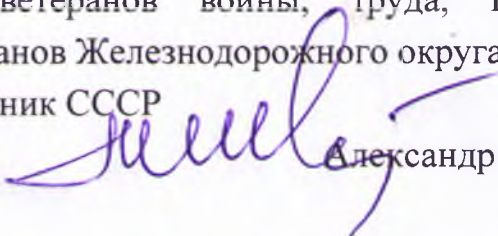
В целом, диссертация Е.А. Масуфрановой оставляет у нас положительное впечатление монографичностью, логическим содержанием, аргументированностью подачи материала и тем самым является оригинальным, научно-квалификационным исследованием.

Диссертационное исследование Елены Александровны Масуфрановой «Развитие социальной сферы железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)» соответствует всем требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842, а ее автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент:

кандидат исторических наук,

председатель Совета ветеранов войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов Железнодорожного округа гор. Курска,
Почетный железнодорожник СССР


Александр Николаевич Манжосов
«07» марта 2017 г.

Подпись кандидата исторических наук, Председателя Совета ветеранов войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов Железнодорожного округа гор. Курска Манжосова Александра Николаевича подтверждаю:

глава администрации Железнодорожного округа
гор. Курска

«07» марта 2017 г.




Ю.А. Соколов

Администрация и Совет ветеранов войны и труда Железнодорожного округа гор. Курска,
305044, г. Курск, ул. Станционная, 15. Тел/факс: (4712) 26-10-54, 26-05-40,
e-mail: kursk-ad-kirov-okr@yandex.ru