

ОТЗЫВ

официального оппонента о диссертации Масуфрановой Елены Александровны «Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)», представленной на соискание учёной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Тема диссертационного исследования Е.А. Масуфрановой представляет существенный интерес не только для специалистов в данной области знаний, но и всех других категорий российских граждан, кому не безразлична судьба железнодорожной отрасли. Железнодорожный транспорт Российской Федерации как важнейшая инфраструктурная составляющая национальной экономики является производственно-социальной отраслью, эффективное функционирование которой во многом предопределяет темпы экономического и социального развития страны.

В условиях становления и развития рыночных отношений при осуществлении реформирования федерального железнодорожного транспорта немаловажное значение приобретает развитие социальной сферы. По справедливому утверждению первого министра путей сообщения РФ – Г.М. Фадеева: «Нельзя строить новое, не зная своих корней, своего прошлого... Это особенно важно помнить сейчас, когда проводится большая работа по реформированию железнодорожного транспорта новой России».

Нужно понимать, что для большинства железнодорожников, несмотря на специфику труда, непосредственно связанного с движением поездов – сменный и круглосуточный режимы работы при непрерывном по времени и пространству функционировании железнодорожного транспорта – это ещё и главное дело жизни. Без них не было бы истории, как невозможно без их труда и будущее российских железных дорог.

Постановка проблемы исследования обусловлена назревшей потребностью ознакомления общественности с историей социальной политики в России, а также стремлением показать, что даже в труднейший послевоенный период, благодаря проведению взвешенной и дальновидной государственной социальной политики удалось за сравнительно короткий срок вытащить страну из руин и встать на путь поступательного социально-экономического развития. Поэтому актуальность темы данной диссертации гораздо более очевидна, чем это обозначено Е.А. Масуфрановой.

Избранная диссертантом тема имеет большое научно-практическое значение, определяемое необходимостью объективного исторического анализа ранее проводимой государственной социальной политики в области железнодорожного транспорта страны с выяснением актуальных проблем и, главное, позитивных итогов. Познание отечественного опыта будет способствовать более эффективной и слаженной работе российских железных дорог в современных условиях, а также решению вопросов социальной политики.

В диссертации чётко обоснованы предмет и объект, цель и задачи, хронологические рамки исследования. Представленный во введении историографический обзор, характеризующий степень разработанности темы, свидетельствует о проделанной очень большой работе по сбору и анализируванию целого комплекса исторической литературы по проблематике исследования. Результатом глубокого изучения работ своих предшественников стал закономерный вывод о недостаточной разработке темы, поскольку, несмотря на накопленный фактический материал, подробный анализ развития социальной сферы железных дорог страны в вышеуказанный период отсутствует. Следует подчеркнуть, что Е.А. Масуфрановой удалось восполнить этот пробел.

Структура работы вполне логична, а правильный выбор методологических подходов и разнообразных методов исторического

анализа обеспечивает объективность, глубину и необходимую степень конкретизации и аргументации исследуемой научной проблемы.

Научная новизна диссертации Е.А. Масуфрановой заключается в комплексном подходе к изучению социальной политики в области железнодорожного транспорта, когда все актуальные проблемы рассматриваются в их логической взаимосвязи. Весьма важным представляется тот факт, что проведённое исследование в основном в пределах одной Курской области в послевоенный период 1945-1965 гг., обусловило возможность проведения подобных исследований в других регионах нашей страны.

Диссертационное исследование Е.А. Масуфрановой, являясь результатом многолетнего и кропотливого труда в российских библиотеках и архивах, проведено на высоком научном уровне. Досконально изучены многие правительственные постановления, директивы и другие важные ведомственные документы. Тщательно проанализированы и уместно использованы в тексте диссертации статистические сборники, многочисленные публикации в периодических изданиях, воспоминания непосредственных участников освещаемых событий. Но, безусловно, главным источником, придающим работе несомненную ценность, стали документальные материалы, хранящиеся в четырёх столичных архивах: ГАРФ, РГАСПИ, РГАЭ, ЦА МПС СССР и РФ, а также шести архивах Курской области. Многие архивные материалы и другие не менее значимые источники впервые вводятся в научный оборот. В целом весьма широкий круг источников послужил прочной основой для раскрытия избранной темы.

Необходимо констатировать, что Е.А. Масуфранова в результате проведённого исследования достигла поставленной цели и успешно реализовала практически все из намеченных задач, суть которых отражают положения, выносимые на защиту. Основное содержание работы изложено

научным стилем, в хронологической последовательности в соответствии с поставленными задачами и главами диссертации.

Первая глава «Государственная политика в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта и её реализация в регионе» (с. 23-85) начинается с вводного обзора послевоенного состояния железнодорожной сети. В первом параграфе особо подчёркивается, что переход нашей страны к мирному созидательному труду был крайне осложнён колоссальной разрухой, вызванной Великой Отечественной войной. Автор приводит неопровержимые данные о тех огромных разрушениях, которым подвергся железнодорожный транспорт (с. 23).

При рассмотрении вопросов, касающихся совершенствования управления железнодорожным транспортом, диссертант также подробно анализирует результаты работы Министерства путей сообщения и управлений железных дорог по подбору и расстановке руководящих инженерно-технических кадров, являющихся необходимым условием своевременного выполнения производственных планов и стабилизации работы отрасли. Во втором параграфе исследуются аналогичные кадровые вопросы в пределах Курской области.

Так, содержательный и интересный материал первой главы существенно обогащается представленной во второй главе «Реализация государственной программы подготовки кадров для железнодорожного транспорта в середине 1940-х – начале 1960-х годов» (с. 86-122) информацией о подготовке квалифицированных специалистов для работы на железных дорогах страны с подробным освещением решения этих проблем в Курской области. Совершенно верно утверждение автора о том, что к концу изучаемого периода на железнодорожном транспорте СССР действовала проверенная временем система подготовки кадров, обеспечивающая потребности транспорта в квалифицированных специалистах (с. 121-122).

Третья глава «Динамика развития социальной базы железнодорожного транспорта Курского региона в 1945-1965 гг.» (с. 123-163) посвящена рассмотрению вопросов государственной социальной политики в материально-бытовой сфере, являющейся основой для нормальной жизнедеятельности человека. По своей значимости жилищный вопрос занимает второе, после заработной платы, место в социальной сфере. Их решение оказывает большое влияние на материально-бытовое положение и гражданскую позицию железнодорожников. Вполне обосновано обращение автора к анализу финансовых и жилищно-бытовых проблем как в масштабах всей страны, так и в Курском регионе. В частности, подробно исследованы механизмы реализации правительственной программы по строительству жилья для курских железнодорожников в 1945-1965 гг.

По справедливому заключению диссертанта, целенаправленные правительственные меры позволили уже в первые послевоенные годы улучшить бытовые условия железнодорожников (с. 143). Наряду со строительством жилых помещений в те годы осуществлялись мероприятия по ликвидации рабочих бараков и временно приспособленных для проживания ветхих зданий. Изучение этих вопросов, вместе с проблемой продолжительности рабочего дня и отдыха, имеет большое значение, потому как игнорирование интересов работников железнодорожной отрасли, в определенный момент исторического развития страны и общества, приводит к социальным потрясениям. Однако, проводя разумную политику, их можно избежать и следовать по пути прогрессивного развития. Достаточно полно освещены и вопросы специализированного обслуживания повседневных потребностей железнодорожников.

В четвертой главе «Развитие сферы социального обслуживания работников железнодорожного транспорта Курской области в 1940-х – 1960 гг.» (с. 164-220) отражены проблемы медико-социального обеспечения работников железных дорог. Как известно, Министерство путей сообщения в

сфере медицинского обслуживания своих работников и членов их семей издавна занимало лидирующие позиции, намного опережая в этом направлении другие ведомства и министерства Российской империи. В исследуемый период, по мнению автора, пик расцвета транспортной медицины пришёлся на середину 1960-х гг., когда она заслуженно считалась лучшей по сравнению с положением в других отраслях народного хозяйства (с. 274).

В пятой главе «Общественно-политическая активность железнодорожников Курской области и её влияние на развитие социальной сферы транспорта» (с. 221-264) подробно рассматриваются вопросы участия курских железнодорожников в предвыборных и других важных общественно-политических кампаниях. В последнем параграфе освещена история транспортной печати и её роль в развитии социальной сферы.

В заключении подведены итоги исследования. Сформулированные автором выводы отличаются взвешенностью и убедительной аргументацией. Примечательно, что по всем параграфам и главам работы также представлены обобщающие выводы, которые имеют научную и практическую значимость. Следует признать, что предпринятая Е.А. Масуфрановой попытка воссоздать полноценную объективную картину развития железнодорожной социальной сферы в послевоенный период 1945-1965 гг. увенчалась успехом.

В рукописи отсутствуют принципиальные ошибки и существенные неточности. Стоит лишь указать на некоторые недочёты в работе, сформулированные в форме критических замечаний.

В конце диссертации (с. 277-298) помещён внушительный список использованных источников и литературы, с оформлением которого всегда возникают сложности у исследователей, именно с точки зрения их структуризации. Данный список состоит из девяти групп, созданных на основе смешанных критериев, что логически неверно. Правильнее было бы

распределить все источники по их видовой принадлежности на четыре группы: 1) законодательные акты; 2) делопроизводственная документация; 3) справочно-статистические издания; 4) периодическая печать. К первой группе источников относятся постановления, директивы и другие важные правительственные документы. Архивные материалы, составившие отдельную третью группу, необходимо распределить не по месту хранения, а по их видовой специфике, т.е. по всем подходящим группам. К материалам периодики можно отнести и различные журнальные статьи, помещённые автором в другие группы, что тоже нарушает принцип единого логического критерия классификации. Все остальные публикации нужно включить в завершающую список литературу.

В некоторых приложениях (с. 299-301, 306-307) представлены таблицы, иллюстрирующие конкретные направления социальной политики за отдельные годы: 1946-1950, 1956, 1963-1965. Представляется более целесообразным помещать в приложения составляемые автором сводные, итоговые таблицы, характеризующие динамику развития данной сферы в целом за изучаемый период времени.

Все эти замечания не снижают общей положительной оценки работы Е.А. Масуфрановой, а носят в основном характер рассуждений и пожеланий, ориентированных на дальнейшую плодотворную научно - исследовательскую деятельность.

Основные результаты диссертационного исследования отражены в 15 публикациях, в том числе четырёх статьях – в изданиях из перечня, рекомендованного ВАК Минобрнауки РФ. Автореферат и публикации отражают основное содержание работы, в которой очевидны логичность изложения материала и доказательность. Материалы и выводы диссертации могут быть использованы при создании обобщающих научных трудов и подготовке учебных пособий по истории железнодорожного транспорта

России, в лекционных курсах при изучении отечественной истории в учреждениях высшего профессионального образования.

Диссертация Масуфрановой Елены Александровны на тему: «Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)» является завершённой, самостоятельной, научно-квалификационной работой, соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении учёных степеней, а соискатель, Масуфранова Елена Александровна, заслуживает присуждения учёной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент:

доктор исторических наук, доцент,
профессор кафедры гуманитарных
и социально-экономических

дисциплин ВУНЦ ВВС «ВВА

имени профессора Н.Е. Жуковского

и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)

Виталий Николаевич Тестов

«6» марта 2017 г.

394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54а

тел: 8 (473) 226-46-67

e-mail: vaiu@mail.ru

testov.vitaliy@mail.ru

