

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение
высшего образования

**«Петербургский государственный
университет путей сообщения
Императора Александра I»
(ФГБОУ ВО ПГУПС)**

Московский пр., д.9, Санкт-Петербург, 190031
Телефон: (812) 457-86-28, факс: (812) 315-26-21
E-mail: dou@pgups.edu, http://www.pgups.ru
ОКПО 01115840, ОГРН 1027810241502,
ИНН 7812009592/ КПП 783801001

УТВЕРЖДАЮ
Ректор

А.Ю.Панычев
03 2017 г.



ОТЗЫВ

ведущей организации – ФГБОУ ВО «Петербургский Государственный университет путей сообщения Императора Александра I» 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

В последние годы особенностью и новым направлением историографии железнодорожного транспорта стал региональный подход. Изучение особенностей социальной политики на железнодорожном транспорте, особенно на уровне регионов, а также выявление тенденций к сглаживанию конфликтных ситуаций позволяет оценить степень приемлемости ее форм и методов в решении проблемных ситуаций не только в рамках современной социальной политики железнодорожных властей, но и в рамках государственной политики в отношении работников наемного труда всей страны. С учетом этого особенно наглядно предстает актуальность темы диссертации Елены Александровны Масуфрановой. Сделанный ею на основе историографического анализа вывод о том, что данная тема не получила глубокого и комплексного освещения в научной литературе, вполне соответствует состоянию отечественной историографии.

Актуальность исследования Елены Александровны Масуфрановой определена кардинальными изменениями, произошедшими в конце XX –

начале XXI столетий в экономической и политической сферах жизни российского общества, которые оказали огромное влияние на решение различных вопросов социальной политики в важной жизнеобеспечивающей отрасли государства – на железнодорожном транспорте. На современном этапе истории России, когда наша страна вступила в новые отношения, определяющиеся, в том числе и проблемами социального характера, это исследование актуально и современно. Успешное проведение реформ на железнодорожном транспорте во многом зависит от усиления социальной мотивации персонала, которая стимулирует высокопроизводительный труд, являющийся главной гарантией высокого уровня социального развития железнодорожных предприятий и материального благополучия работников отрасли.

Диссертантом определен довольно широкий круг задач исследования, который позволил ему охватить основные компоненты социального положения железнодорожников Курской области с 1945 г. по 1965 г. Диссертация опирается на современные представления о сущности и содержании социальной политики как составной части внутренней политики государства, тесно связанной со всеми другими ее направлениями.

Задачи, цели исследования, сформулированные автором, разработка методологических вопросов свидетельствуют о понимании специфики изучаемой проблемы, самостоятельном и творческом подходе к ее решению. Все сформулированные автором задачи решены в рамках пяти взаимосвязанных глав диссертации, в которых анализируются все основные направления проводимой социальной политики на железнодорожном транспорте страны с подробным освещением одного из её регионов – Курской области.

Первая глава диссертации «Государственная политика в области развития социальной сферы железнодорожного транспорта и её реализация в регионе» (с. 23-85) рассматривает вопросы проведения государственной социальной политики на железнодорожном транспорте страны и её влияние на регион в исследуемый период. При определении темы потребовался вводный обзор послевоенного состояния железнодорожной сети. В первом параграфе на 23 странице показано, что переход нашей страны к мирному созидательному труду был крайне осложнён колоссальной разрухой на железнодорожном транспорте, вызванной Великой Отечественной войной. Его быстрое восстановление приобретало не только народнохозяйственное,

но и первостепенное политическое значение. В связи с этим в первые послевоенные годы на восстановление и дальнейшее развитие этой важнейшей отрасли экономики было выделено 16 % всех капитальных вложений в народное хозяйство страны (с. 26). При рассмотрении вопросов, касавшихся совершенствования управления железнодорожным транспортом, диссертант также подробно анализирует результаты работы МПС и управлений железных дорог по подбору и расстановке руководящих инженерно-технических кадров, являвшихся необходимым условием своевременного выполнения производственных планов и стабилизации работы отрасли. Во втором параграфе рассматриваются аналогичные вопросы по подбору кадров для железных дорог Курской области.

Вторая глава «Реализация государственной программы подготовки кадров для железнодорожного транспорта в середине 1940-х – начале 1960-х годов» (с. 86-122) насыщена богатой информацией о подготовке квалифицированных специалистов для работы на железных дорогах страны. Заслуживает внимания вывод автора о том, что партийно-государственная политика 1940-х – середины 1960-х годов по развитию социальной сферы железнодорожного транспорта способствовала качественному улучшению кадрового потенциала работников железных дорог СССР. Под влиянием научно-технического прогресса существенно изменилась структура подготовки железнодорожных кадров, появились современные профили и специальности, новые типы учебных заведений. Наличие квалифицированных специалистов, овладевших современной техникой, давало возможность модернизировать железнодорожное производство на основе внедрения новых технологий. По справедливому утверждению диссертанта, в целом, к концу изучаемого периода на железнодорожном транспорте СССР действовала проверенная временем система подготовки кадров и квалифицированных рабочих обеспечивающая потребности транспорта в квалифицированных специалистах.

Третья глава диссертации «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. Автор анализирует финансовые и жилищно-бытовые проблемы не только в масштабах всей страны, но и в конкретном регионе. В частности, подробно исследованы механизмы реализации

правительственной программы по строительству жилья для железнодорожников Курской области изучаемого периода. Достаточно полно освещены проблемы специализированного обслуживания повседневных потребностей железнодорожников.

Четвертая глава диссертации «Развитие сферы социального обслуживания работников железнодорожного транспорта Курской области в 1940-х – 1960 гг.» (с. 164-220) посвящена раскрытию проблемы медико-социального обеспечения работников железных дорог и членов их семей.

В пятой главе диссертации «Общественно-политическая активность железнодорожников Курской области и ее влияние на развитие социальной сферы транспорта» (с. 221-264) детально раскрываются вопросы участия курских железнодорожников в подготовке и проведении важнейших государственно-политических кампаний: по выборам депутатов Верховных Советов СССР и РСФСР, а также организации выборов в местные Советы. Вместе с тем показано влияние публикаций транспортной печати на развитие социальной сферы, улучшение жилищных условий, быта и отдыха тружеников стальных магистралей. По утверждению автора, большинство общественно значимых инициатив, выдвигавшихся передовиками производства, работниками социальной сферы транспорта, оперативно получали поддержку и активно пропагандировались среди рабочих-железнодорожников Курской области.

В заключении подведены итоги исследования. Анализ использованных в диссертации материалов подтверждает историческую необходимость проведения дальновидной и взвешенной государственной социальной политики в области железнодорожного транспорта – одной из важнейших системообразующих отраслей государства. Примечательно, что автором представлены также по всем параграфам и главам работы обобщающие выводы, которые имеют научную и практическую значимость. Таким образом, попытка Елены Александровны Масуфрановой воссоздать в диссертации полноценную объективную картину развития железнодорожной социальной сферы в послевоенный период 1945-1965 гг. стала вполне успешной.

Рецензируемая диссертация подтверждает способность Е.А. Масуфрановой к проведению научно-исследовательской работы. В

рукописи отсутствуют принципиальные ошибки и существенные неточности. Но всё-таки некоторые замечания необходимо высказать:

1. В конце диссертации (с. 277-298) диссертант на основе смешанных критериев выделяет девять групп источников, что логически неверно. По нашему мнению, более целесообразно сгруппировать все использованные источники по их видовой принадлежности в шесть групп: 1) законодательные акты; 2) делопроизводственная документация; 3) справочно-статистические издания; 4) периодическая печать; 5) архивные документы; 6) мемуарная литература. Первую группу источников должны составить законы, постановления, директивы, а также другие важные правительственные документы. К материалам периодики можно отнести и опубликованные в журналах различные статьи, помещённые автором в другие группы.

2. В исследовании нет сравнения зарплат с другими регионами (с отраслями промышленности есть на стр. 129).

3. Для определения не номинальной, а реальной зарплаты необходимо дать цены на питание и предметы первой необходимости.

4. Практически отсутствуют сравнительные анализы развития социальной сферы железнодорожного транспорта в Курской области по сравнению с другими регионами и по стране в целом.

Эти замечания не имеют принципиального значения и не могут изменить общей положительной оценки работы Е.А. Масуфрановой, а носят в основном характер рассуждений и пожеланий, ориентированных на дальнейшую плодотворную научную работу.

Основные результаты диссертационного исследования отражены в 15 публикациях, в том числе четыре статьи – 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 подготовке обобщающих трудов по истории железнодорожного транспорта, а также лекций по истории отрасли в учебных заведениях, готовящих специалистов для работы на российских железных дорогах, истории социальной политики, истории России.

Публикации и автореферат соответствуют теме диссертации и отражают ее основные идеи и выводы, пройдена также апробация на научных конференциях.

Диссертация Масуфрановой Елены Александровны «Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)» является завершённым самостоятельным исследованием актуальной проблемы, имеющей теоретическое и практическое значение, соответствует требованиям п. 9 и 10 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842 (в ред. 30.07.2014 г.), а её автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 - Отечественная история.

Отзыв о диссертации Масуфрановой Елены Александровны на тему: «Развитие социальной сферы отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг. (по материалам Курской области)» подготовлен доктором исторических наук, профессором, заведующим кафедрой «История, философия, политология и социология» Владимиром Валентиновичем Фортунатовым и кандидатом исторических наук, доцентом кафедры «История, философия, политология и социология» Владимиром Ильичом Левиным. Отзыв рассмотрен и утвержден на заседании кафедры «История, философия, социология и политология» ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» 6 марта 2017 г. (протокол № 9).

Зав. кафедрой «История, философия,
социология и политология» ФГБОУ ВО
«Петербургский Государственный
университет путей сообщения
Императора Александра I»
доктор исторических наук,
профессор



Фортунатов Владимир Валентинович

Сведения о ведущей организации:

ФГБОУ ВО «Петербургский Государственный университет путей сообщения Императора Александра I» Россия, 190031, Северо-Западный федеральный округ, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9, Тел: + 7 (812) 315-26-21, эл. почта: dou@pgups.ru, сайт