

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по научной работе ФГБОУ ВО
«Чувашский государственный университет
имени И.Н. Ульянова»



 / Е.Н. Кадышев

« 01 » октября 2019 г.

ОТЗЫВ

**ведущей организации – федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова»
на диссертационную работу Рычкова Игоря Александровича
на тему «Становление и развитие волжского речного пароходства в
1917-1941 гг.», представленную на соискание ученой степени кандидата
исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история в
Объединенный диссертационный совет Д 999. 133.02 на базе
федерального государственного автономного образовательного
учреждения высшего образования «Национальный исследовательский
Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»,
федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования «Ивановский государственный
университет»**

Речной транспорт на Волге несколько веков был главным градообразующим фактором. Именно с транспортной системой, осуществлявшей перевозку различных грузов, связано скопление здесь торговли, миграционных процессов, развитой сети населенных пунктов. Это хорошо видно в наши дни по тому факту, что вместе с некоторым упадком речного судоходства и резким снижением пассажиропотока на речных судах произошел экономический упадок и малых городов на берегах Волги. Предложенная к рассмотрению тема имеет не только важное экономическое, но и военно-историческое значение. Волжская флотилия сыграла большую роль в годы Великой Отечественной войны, не позволив фашистским войскам прорваться к промышленным центрам Советского Союза и в восточные районы страны. Состояние водных путей заслуживает

самого пристального внимания государства, что является вопросом геополитической и стратегической важности. Современное состояние инфраструктуры внутренних водных путей не позволяет в полной мере использовать их для транспортировки грузов, нарушает установленные графики движения судов, эффективность использования транспортного флота снижается. Спустя почти век мы оглядываемся назад в поисках решения задачи спасения Волжского бассейна и сохранения судоходства. Исторический опыт в данном вопросе окажет неоценимую помощь тем, для кого судьба великой русской реки является делом жизни. Несмотря на то, что Волжское объединённое речное пароходство являлось одним из ведущих предприятий транспортной отрасли Советского Союза, процесс его становления с момента национализации до начала 1940-х годов недостаточно исследован. Тема мало изучена, в соответствии с чем является актуальным научным направлением.

Пароходство неразрывно связано с общей системой военного и гражданского флота Волги. Это определило некоторое расширение, по сравнению с формулировкой темы диссертации, поставленной автором цели исследования – комплексное изучение мероприятий, осуществляемых руководством страны и волжского речного пароходства по восстановлению транспорта, решению кадровых вопросов, организации перевозок и строительства новых судов, при этом главное внимание акцентируется на становлении и апробации в деле структуры управления речным транспортом. Исходя из данной научной цели, И.А. Рычков определил и задачи исследовательской работы, которые направлены не только на изучение пароходства, но и транспортной речной системы, судоходства в целом.

Диссертант хронологически продолжил исследовательскую работу своего научного руководителя (Халин А.А. История Волжского речного пароходства (середина XIX – начало XX в.). Н. Новгород, 2017). Хронологические и территориальные рамки имеют вполне логичное

обоснование. При этом акцент сделан на нижегородскую часть волжского речного пути.

Следует отметить достаточно скрупулезную проработку автором историографии означенной научной проблемы. В списке использованной литературы названо более 200 научных и научно-популярных изданий, посвященных самым разным отраслевым аспектам темы. Приступая к научному поиску, И.А. Рычков хорошо представлял, что сделано в науке до него, и какие научные сюжеты ему предстоит изучить. Автор диссертационного исследования показал состояние научной разработки проблемы, её различные аспекты, которые находили своё отражение в трудах на разных историографических этапах.

Следует отметить многообразие использованных диссертантом источников. В обзоре источниковой базы присутствуют законодательные документы, статистические материалы, делопроизводственная документация, материалы периодической печати, документы личного происхождения. И.А. Рычкову удалось проанализировать не только опубликованные, но и ранее неизвестные науке архивные материалы. В той или иной степени применены документы трех центральных архивов: Российского государственного архива экономики (Москва), Российского государственного военного архива (Москва), Российского государственного архива военно-морского флота (С.-Петербург), а также трех региональных архивов: Центрального архива Нижегородской области, Государственного общественно-политического архива Нижегородской области и Государственного архива Пермского края.

Вполне четкое обозначение задач научного исследования нашло свое закономерное отражение в содержании работы, которая состоит из Введения, трех глав, разделённых на параграфы, Заключения, перечня использованных источников и литературы, а также табличных и схематичных приложений.

Во Введении И.А. Рычков, опираясь прежде всего на исторический опыт, обосновал актуальность избранного им научного исследования. Особо

следует отметить, что основное внимание автор сосредоточил на изучении создания, становления и развития системы управления водным транспортом Волжского бассейна в условиях национализации и социалистического строительства. Помимо оцененных выше структурных элементов необходимо отметить, что раскрыты методологическая база, теоретическое и практическое значение исследования.

Относительно определения научной новизны диссертации автор обоснованно заявляет о том новом, что привнесено им в разработку данной научной проблемы, а именно: 1) впервые в отечественной исторической науке предпринято исследование становления и развития системы управления речным судоходством в условиях национализации и формирования нового государственного сектора экономики России; 2) рассмотрены особенности политики государственных органов в отношении водного транспорта на разных исторических этапах; 3) определены причины успехов и неудач при становлении одной из важнейших отраслей экономики страны, формировании системы управления; 4) представлены и изучены объёмы всех видов перевозок в годы первых пятилеток, при этом внимание акцентируется на поэтапном изменении грузопотоков речного транспорта; 5) введены в научный оборот новые архивные источники, в том числе значительные по своему объёму статистические материалы.

Основные положения, выносимые на защиту, соответствуют содержанию и выводам диссертации, их перечень построен по хронологическому типу и касается широкого спектра вопросов. При этом они даны обобщенно и специально не коснулись нижегородского региона, который указан как предмет особого анализа при характеристике территориальных рамок, что, впрочем, соответствует теме и оглавлению диссертации.

Первая глава «Волжское судоходство накануне революции и в годы гражданской войны» состоит из 3 параграфов. Предыстории вопроса, на наш

взгляд, в диссертации отведено чересчур много места: во Введении 2 страницы (С. 3-4) и в параграфе 1.1. 17 стр. (С. 27-44). С одной стороны, это при первом взгляде представляется излишним. С другой стороны, разносторонний и подробный анализ аргументировано подтверждает выводы автора о существенных различиях в типологии системы волжского пароходства до революционных событий 1917 г., когда даже «в период Первой мировой войны речной транспорт работал исключительно для получения прибыли частными судовладельцами, интересы государства во внимание не принимались» (С. 24). По-видимому, как отмечено выше, эта особенность компоновки содержания связана с тем, что диссертация хронологически продолжает исследовательские разработки научного руководителя соискателя. Изучены процессы и механизм национализации флота на Волге, формирование первых органов управления, описаны события Гражданской войны и действия Волжской военной флотилии. Научной новизной и содержательностью отличается параграф о национализации флота. Автор показал, кто оказался у руля управления флотом в период кадрового голода. Доказывается, что главную роль здесь сыграли профсоюзы речников (С. 45), так как их органы были созданы фактически во всех пароходных обществах и речных затонах (судовых мастерских). Интересны сведения о становлении системы управления разрозненным флотом, создании коллегий по его руководству, попытках объединения данного руководства. Это стало началом периода постоянных реорганизаций управленческих структур, временем поиска оптимальной системы управления речным транспортом при взаимодействии местных и центральных властей. Выделены два важных фактора: экстерриториальность судоходных предприятий и Гражданская война.

Во второй главе «Волжский флот в годы борьбы за восстановление народного хозяйства и в период нэпа (1921-1928 гг.)» рассмотрено состояние и функционирование волжского судоходства и речного транспорта как на Волге, так и в стране в целом в условиях двух различных

экономических реалий. Проанализирован процесс восстановления разрушенного войной водного транспорта. Первый параграф посвящен, в основном, деятельности волжского флота в период преодоления последствий Гражданской войны, когда еще не были ликвидированы принципы политики «военного коммунизма» (С. 88). Диссертант справедливо выделил факторы, отдалившие введение на речном транспорте новых экономических принципов. Второй параграф освещает перестройку речного транспорта уже в условиях новой экономической политики. Переход к НЭП потребовал кардинального изменения отношения к речному транспорту, перестройки на практике его функционирования и, что особенно важно, всей системы управления на экономических принципах. Статистика и отчетность на речном транспорте практически отсутствовали, без решения этих проблем приступить к внедрению хозрасчетных отношений было невозможно, так как в качестве одного из основных условий своего существования новая экономическая политика предполагала четкую постановку статистического учета и отчетности. Аналитически рассмотрено состояние волжского флота в середине 20-х гг., показаны меры, предпринятые руководством пароходства по выходу из сложившейся ситуации. Переход к НЭП выдвинул задачу не только обеспечить возросшие в связи с общим развитием хозяйства страны потребности в перевозках, но и добиться рентабельности в работе волжского речного флота. Сопоставлены различные ценовые показатели, тарифные данные (С. 97, 98 и др.), что демонстрирует хорошую фактическую базу диссертации.

Третья глава охватывает период всего предвоенного социалистического строительства в рамках первых советских пятилеток. Здесь рассмотрен процесс развития и деятельности флота в 1928-1941 годах. В первом параграфе определен процесс завершения восстановления речного транспорта и переход к дальнейшему развитию волжского флота и перевозочной работы (С. 102-118). Автор отмечает особую роль речного транспорта в эти годы, когда потребности индустриализации требовали

расширения и укрепления промышленно-экономических связей между различными регионами страны. Роль транспортной артерии в эти годы (наряду с железнодорожным) мог выполнить только речной флот. Он отличался дешевизной перевозки и массовым характером грузов. Во втором параграфе раскрыт процесс осуществления задач, намеченных вторым пятилетним планом. Отмечены значительная отсталость водного транспорта и необходимость его быстрее реконструкции (С. 119), вследствие чего, как убедительно доказывает автор диссертации, в годы второй советской пятилетки речному транспорту было уделено особое внимание. Строительство новых судов требовало нетрадиционных подходов к организации их эксплуатации. Огромное значение приобрело решение проблемы подготовки кадров, развития стахановского движения как основы новой организации труда. Все это требовало и новых управленческих решений. На транспорте проходили одна реорганизация за другой в поисках оптимальной системы управления. Вполне аргументированным является вывод соискателя о том, что к середине 1930-х гг. она в целом была создана. Цифровыми показателями доказывается, что коренная перестройка эксплуатации и ремонта, современные средства связи, механизация погрузочно-разгрузочных работ повысили показатели результативности флота (С. 130-131). Завершающий параграф главы посвящен исследованию развития речного транспорта в третьей пятилетке. Основное внимание здесь уделено анализу перевозочной работы, изменениям, связанным с реализацией мобилизационных планов в условиях начавшейся Второй мировой войны и военной угрозы для СССР. Выделены различные факторы повышения эффективности судоходства: от новых тарифных показателей до изменения размеров оплаты труда (С. 139-140 и др.).

В Заключение диссертации подведены итоги исследования. Положительным является то, что диссертант и в выводах по главам, и в Заключение взвешенно рассмотрел как положительные, так и отрицательные стороны проанализированных экономических, социальных и политических

процессов. Соискателем сделан вывод о том, что созданное за годы первых пятилеток трудом десятков тысяч людей речное хозяйство подверглось жёстким испытаниям в годы Великой Отечественной войны, ему пришлось сдать суровый экзамен, который он, в отличие от Первой мировой войны, выдержал с честью (С. 159).

Особого внимания заслуживает обширный справочный аппарат, оформленный в виде удобных для восприятия таблиц, графиков и гистограмм. Текст диссертации в целом отличается ясностью языка и правильностью написания (хотя встречаются мелкие недочеты). Оформление автореферата и диссертации в целом соответствует установленным требованиям. Содержание автореферата отражает основные положения, доказываемые в тексте диссертации.

Несмотря на обозначенные достоинства диссертационного исследования И.А. Рычкова, необходимо выделить некоторые замечания:

1. Во Введении дана вполне четкая классификация применявшихся в работе исторических источников. При этом следует отметить, что не приведена их содержательная характеристика. Не указано, какая информация, и насколько репрезентативно она раскрывает отдельные аспекты изучаемой проблемы.

2. При наличии широкой источниковой базы недостаточно использованы опубликованные ведомственные источники (отчеты, справки), делопроизводственные архивные материалы, что заставило соискателя чаще прибегать к опубликованным сведениям других авторов.

3. В тексте встречаются досадные опечатки. Так, например, указано, что еще не родившимся на свет императором «7 сентября 1843 г. Николаем II был рассмотрен и утверждён» устав «Пароходного общества по Волге» (С. 28 диссертации, с. 4 автореферата). Понятие НЭП пишется то заглавными, то строчными буквами.

4. В Автореферате небрежно скомпонован текстовый материал, что заметно как по общему оформлению, так и по тому, что актуальности темы

исследования посвящены целых три страницы (12 %), а анализу основного содержания – три с половиной (то есть всего лишь 14 % текста).

5. Недостаточно продуманно сформулированы объект («процесс становления и развития речного транспорта») и предмет («создание, становление и развитие системы управления водным транспортом») исследования. Во-первых, не чётко выражена разница между этими элементами диссертации, во-вторых, предмет исследования сужен до «системы управления» (С. 7), хотя текст, как и предполагают обозначенные тема и задачи в большей степени связан не только с организацией, но и с деятельностью волжского судоходства.

6. Не объясняется, в чем разница и сходство между понятиями «волжское речное пароходство», «судоходство» и «речной флот».

7. Более точного определения требуют территориальные рамки работы. Иногда автор пишет о территориях областей, «через которые проходит река Волга до впадения в Каспийское море» (С. 7), в других случаях – о Нижегородском Поволжье. Здесь автору явно не хватает аргументированного пояснения.

8. Не вошли в задачи исследования некоторые кадровые вопросы по составу речников, в том числе на них влиявшие процессы национальной коренизации, профессиональной подготовки, политических репрессий.

Данные замечания, однако, не затрагивают основного содержания и выводов диссертации, которая выглядит вполне целостным и завершённым исследованием. Предложенная к защите диссертационная работа выполнена с учетом современного уровня научных знаний, базируется на широком круге источников и является самостоятельным, оригинальным научным исследованием актуальной исторической проблемы. Проблематика и выводы диссертационного исследования соответствуют пунктам 3, 4, 8, 15, 21 Паспорта научной специальности 07.00.02 – Отечественная история. Представленная диссертация является самостоятельной научно-квалификационной работой, которая соответствует критериям,

установленным п. 9–11, 13, 14 Положения о присуждении ученых степеней, а её автор, Игорь Александрович Рычков, заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Отзыв ведущей организации составлен профессором кафедры отечественной истории, доктором исторических наук, профессором Минеевой Еленой Константиновной и доцентом кафедры отечественной истории, кандидатом исторических наук Ялтаевым Дмитрием Анатольевичем, обсужден и принят на заседании кафедры отечественной истории ФГБОУ ВО «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова», протокол № 4 от 30 сентября 2019 г.

Заведующий кафедрой отечественной истории, кандидат педагогических наук, доцент


Зыкина Алевтина Петровна

01 10 20 19 г. И.А. Гордеева

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова»

428015, г. Чебоксары, Московский проспект, д. 15.

Тел.: +7 (8352) 58-30-36

Адрес электронной почты: office@chuvsu.ru

Web-сайт: www.chuvsu.ru