

## **ОТЗЫВ**

**официального оппонента – док. ист. наук, доц. Е.В. Туфанова  
на диссертацию Темлякова Владимира Евгеньевича «Становление и  
развитие железнодорожного транспорта Кубани в период первых  
пятилеток (кадровый аспект) (октябрь 1928 – июнь 1941 гг.)»,  
представленную на соискание ученой степени кандидата исторических  
наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история**

Актуальность темы диссертации В.Е. Темлякова состоит в том, что сегодня перед Россией стоит задача совершить очередной этап модернизации. В связи с этим актуально изучение прежних российских модернизаций, в частности, исторического опыта времени индустриализации и мобилизационной экономики периода предвоенных пятилеток (октябрь 1928 г. - июнь 1941 г.), так как в эти годы СССР смог преодолеть техническое и технологическое отставание и выйти на мировой уровень по многим показателям. С самого начала развития отечественный железнодорожный транспорт находился в сфере внимания органов власти и управления российского государства. В прикладном аспекте тема актуальна для органов государственной власти и регионального управления, для повышения эффективности управления железнодорожным транспортом – основного вида магистрального транспорта России. Диссертант обоснованно исходит из того, что эффективное решение современных проблем достижимо только при условии изучения и учета исторического опыта.

Степень обоснованности научных положений диссертации В.Е.Темлякова подтверждается репрезентативным отбором и систематизацией важнейших работ предшественников, формулировкой этапов, научных направлений и тенденций развития историографии темы. Соискатель выявил важнейшие теоретические работы о закономерностях становления и развития железнодорожного транспорта. Диссертант справедливо отмечает, что в литературе третьего периода советской

историографии научность начала вытеснять идеологическую ангажированность, их авторы использовали широкий круг опубликованных и архивных источников (с.13-14). Новизной обладает освещение публикаций о социальных девиациях в повседневной жизни рабочих и изучение повседневности провинции (с.16-17). Историографический анализ использованных изданий позволяет судить о проделанной кропотливой исследовательской работе.

**Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций В.Е. Темлякова** обеспечена формулировкой объекта исследования в контексте сложных трансформационных процессов, проходивших в СССР, в том числе, в изучаемом регионе. Избранные задачи соответствуют цели и предмету работы, дают возможность реализовать их.

Выбор хронологических рамок исследования: с октября 1928 г. по июнь 1941 г. оправдан. Данный временной отрезок совпадает с периодом первой - третьей пятилеток, в результате которых страна сделала беспрецедентный экономический и научно-технический рывок. Время от начала первой пятилетки до Великой Отечественной войны образует единый период в социально-экономическом и научно-техническом развитии СССР (с.5-6).

Пространственные рамки исследования включают в себя Краснодарский край в границах, сложившихся в 1937 г. С момента образования в 1924 г. Северо-Кавказского края Кубань представляла собой несколько его округов: Армавирский, Кубанский, Майкопский, Черноморский и Адыгейскую (Черкесскую) автономная область. С 1934 г. кубанские районы входили в состав Азово-Черноморского края. В сентябре 1937 г. был образован Краснодарский край. На протяжении исследуемого периода на Кубани действовали подразделения Северо-Кавказской, а с 1934 г. – Азово-Черноморской железной дороги (АЧЖД) (с. 6).

**Достоверность научных положений диссертации В.Е. Темлякова** подтверждается корректным применением методологий и методик современной исторической науки. Соискатель убедительно обосновывает

выбор таких принципов, как научность, историзм, системность, объективность. В числе специально-научных методов оправданно применены историко-сравнительный, проблемно-хронологический, ретроспективный, статистический, социологический и биографический. Диссертантом в качестве базового методологического подхода определен формационный подход. Основным методологическим инструментарием стал концепт модернизации. Соискатель корректно объясняет процедуры и сферу применения каждой из аналитических процедур. Выбранный автором набор подходов и методик релевантен решению задач исследования.

**Репрезентативность источниковой базы диссертации В.Е. Темлякова** проявляется в квалифицированном отборе и систематизации системы документов, позволяющих целостно реконструировать структуру и тенденции развития железнодорожного транспорта Кубани в период первых пятилеток (кадровый аспект) (октябрь 1928 – июнь 1941 гг.). Типологизация документов проведена по видовому принципу. Соискатель даёт оценку видов документов, их значения для решения задач исследования (с. 22–26 диссертации).

Основную часть источниковой базы исследования представляют архивные документы. Это неопубликованные документы из десяти фондов ЦДНИКК (Центр документации новейшей истории Краснодарского края) и ЦДНИРО (Центр документации новейшей истории Ростовской области).

Среди источников важны директивные документы и материалы центральных, региональных партийных, советских органов. Тексты речей, докладов, выступлений, статей руководителей партии и государства, прямо относящиеся к проблемам восстановления и развития железнодорожного транспорта.

Диссертант использовал комплекс печатных изданий, как центральных, так и региональных. В первую очередь, привлекались материалы таких центральных газет, как «Правда» и «Известия». Ряд материалов о железнодорожниках Кубани помещен в центральных профессиональных

изданиях, например, в выходившем в 1926-1940 гг. журнале «Социалистический транспорт» (орган НКПС), газете «Гудок» (орган НКПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта). Значительный объем информации по теме содержат региональные издания периода первых пятилеток: «Красное знамя» и «Большевик» (Краснодар), «Новороссийский рабочий» (Новороссийск), «Молот» (г. Ростов-на-Дону). Здесь также имеются материалы о социально-бытовом положении, образовательном и культурном уровне железнодорожников. Автором привлечены опубликованные воспоминания главы Наркомата путей сообщений Л.М. Кагановича, а также видного советского и партийного деятеля А.И. Микояна. Диссертантом широко использована разнообразная информация по различным аспектам темы исследования, содержащаяся в энциклопедиях, справочниках, словарях, статистических сборниках, библиографических указателях.

Особый интерес представляют приложения, содержащие: структуру и численность партийных организаций железнодорожных узлов, численность коммунистов в станционных партийных организациях на железнодорожных станциях Кубани, показатели зарплаты железнодорожников основных профессий ст. Новороссийск в ноябре 1936 г., краткие биографии репрессированных руководителей СКЖД-АЧЖД и др.

**Новизна научных положений В.Е. Темлякова** – в следующем. Впервые в российской историографии на основе репрезентативной источниковой базы автор предпринял попытку воссоздать историю коллективов железнодорожников Кубани в период первых пятилеток, восстановил многие факты, события и имена.

Выявлены основные тенденции формирования системы организационно-политического управления коллективами железнодорожников. Рассмотрена и проанализирована деятельность партийно-политических органов по обеспечению лидерства коммунистов на железнодорожном транспорте. Определены масштабы и последствия политических репрессий 1937-1941 гг.

на СКЖД-АЧЖД. Исследованы формы перестройки организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки. Раскрыты достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки. Интерпретирована трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки. Выявлено значение социалистического соревнования и движения ударников в 1929-1935 гг. Определены направления и методы развития стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг. Исследованы изменения в уровне заработной платы, в снабжении продуктами и товарами, в жилищно-бытовых условиях и культурном обслуживании кубанских железнодорожников. Определена эффективность форм подготовки кадров для железнодорожных организаций Кубани. Обоснование новизны и положений, выносимых на защиту, в достаточной мере решает выбранные автором задачи диссертации.

**Личный вклад соискателя в разработку научной проблемы** подтверждается 22 научными публикациями, в том числе – 4 статьями в журналах, входящих в перечень ведущих научных изданий, рекомендованных ВАК при Мин.обр.науки России для публикации материалов диссертаций. В.Е. Темлякова пробирова́л основные положения диссертации в статьях на 5 международных научных конференциях. Поэтому содержание и выводы диссертации известны профессиональному сообществу историков советского общества.

**Содержание диссертации** логично реализует авторский замысел. В работе успешно сочетаются проблемно-хронологический и системный принципы строения текста. Диссертация состоит из введения, 4 главы в составе 11 параграфов, заключения, списка источников и литературы, приложений. Основная часть работы построена по проблемно-логическому и хронологическому принципам.

Первая глава «Партийно-советские органы в формировании кадрового состава железнодорожного транспорта Кубани в предвоенных пятилеток» состоит из трёх параграфов. В первом из них – «Организационно-

политическое руководство территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов коллективами железнодорожников» посвящен характеристике железнодорожников Кубани как части профессионального отряда железнодорожников СССР в исследуемый период. Проанализированы решения контрольных комиссий ВКП(б) по совершенствованию текущей производственно-хозяйственной деятельности СКЖД-АЧЖД. Во втором параграфе первой главы «Развитие системы партийно-политической учебы как средства партийного влияния на железнодорожном транспорте Кубани» рассматриваются вопросы деятельности партийных организаций и политотделов региона СКЖД-АЧЖД, направленной на осуществление лидирующей роли ВКП(б). Третий параграф первой главы – «Политические репрессии 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД» освещает репрессии в отношении руководителей и рядовых работников железнодорожной дороги, выделены этапы политических репрессий и их негативное влияние на отрасль.

Во второй главе диссертации «Производственно-массовая работа на железнодорожном транспорте Кубани в период комплексного реформирования СССР» состоящей из 3 параграфов, исследована деятельность железнодорожников региона в годы первых пятилеток. Параграф 2.1 «Перестройка организационно-производственной работы на железных дорогах в годы первой пятилетки» посвящен работе железнодорожников региона 1928-1932 гг. В параграфе 2.2 «Достижения и проблемы в работе железнодорожников Кубани в годы второй пятилетки» охарактеризована трудовая деятельность железнодорожников региона 1933-1937 гг. В параграфе 2.3 «Трудовая активность кубанских железнодорожников в годы третьей пятилетки» проанализирована деятельность железнодорожников края 1938-1941 гг. Приведенные данные ярко показывают чередование успехов и провалов в выполнении персоналом железнодорожных предприятий Кубани государственных планов и основных показателей.

В третьей главе «Социалистическое соревнование, движение ударников и стахановцев на железных дорогах Кубани» рассмотрен ход социалистических соревнований в период первых пятилеток. Параграф 3.1 «Социалистическое соревнование и движение ударников в 1929-1935 гг.» рассматривается ход и итоги развития соцсоревнования на железнодорожном транспорте региона. В параграфе 3.2 «Развитие стахановско-кривоносовского движения в 1935-1941 гг.» в параграфе рассмотрены особенности развития стахановско-кривоносовского движения на АЧЖД.

Четвертая глава «Повышение материального, культурно-бытового и профессионального уровня железнодорожников Кубани» показаны изменения, произошедшие в годы первых пятилеток в материально-финансовом, бытовом, культурном и профессиональном положении железнодорожников региона. В параграфе 4.1 «Заработная плата, снабжение продуктами и товарами» выявлен рост зарплат у ведущих работников СКЖД--АЧЖД, рассмотрена деятельность отраслевой системы снабжения работников и их семей через отделы рабочего снабжения. Параграф 4.2 «Жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание» освещены проблемы обеспечения жильем и культурная жизнь железнодорожников Кубани. В параграфе 4.3 «Подготовка кадров массовых профессий для железнодорожных предприятий Кубани» рассмотрена система подготовки кадров высшего, среднего и низового звеньев. Проанализированы недостатки и достижения системы подготовки кадрового потенциала.

Таким образом, структура диссертации **В.Е. Темлякова** включает в себя репрезентативный комплекс взаимосвязанных аспектов научной проблемы.

Выводы **В.Е. Темлякова** в достаточной мере отражают содержание работы, её структуру и избранные автором методики исторического анализа.

Диссертация **В.Е. Темлякова** соответствует паспорту научной специальности 07.00.02 – Отечественная история, будучи выполненной, прежде всего, по профилю его отраслей исследования: 3. Социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на

различных этапах его развития; 4. История взаимоотношений власти и общества, государственных органов и общественных институтов России и ее регионов; 6. История повседневной жизни различных слоев населения страны на соответствующем этапе ее развития; 7. История развития различных социальных групп России, их политической жизни и хозяйственной деятельности; 15. Исторический опыт российских реформ; 17. Личность в российской истории, ее персоналии; 21. История экономического развития России, ее регионов.

Положительная оценка диссертации **В.Е. Темлякова** предполагает **замечания**, которые будут полезны в научно-исследовательской работе соискателя и в профессиональной дискуссии на защите диссертации.

1. Первая глава диссертации начинается сразу с характеристики субъектов социально-политического управления персоналом железнодорожных предприятий Кубани партийно-политических органов (совокупности территориальных комитетов ВКП(б) и политотделов на транспорте. Было бы логично предварить этому краткий анализ объекта управления – социально-профессиональной группы железнодорожников Кубани.

2. В третьем параграфе первой главы «Политические репрессии 1937-1941 гг. на СКЖД-АЧЖД» делается вывод о том, что партийные комитеты не сразу получили достаточное влияние и власть, прежде всего потому, что не сразу обрели достаточный уровень компетентности (с. 84). Однако, следует отметить, что в исследуемый период партийная власть доминировала над властью советов и полностью контролировала все сферы жизни и деятельности любой общественной организации.

3. В источниковой базе отсутствуют архивные материалы центральных архивов Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГСПИ). Также следовало обратить внимание на материалы Народного комиссариата путей сообщения СССР(НКПС). Рассматривая



функционирование железнодорожных предприятий Кубани, следовало, на наш взгляд, исследовать региональные архивные документы в Государственном архиве Ростовской области (ГАРО) и Государственном архиве Краснодарского края (ГАКК), что, безусловно, повысило бы научную значимость исследования.

4. Полагаем, что следовало детально охарактеризовать монографию д.и.н., проф. Е.Г. Гимпельсона «Советские управленцы. 20-е годы» (М., 2001) и диссертационное исследование д.и.н., проф. В.П. Пашина «Партийно-хозяйственная номенклатура в СССР: (Становление, развитие, упрочение в 20-х -1930 гг.)», так как именно эти авторы рассматривали систему управления и кадровый аспект как на центральном, так и на региональном уровне. Однако этих работ нет даже в списке литературы.

5. В Приложении 6 справедливо было бы изложить биографии не только репрессированных железнодорожных руководителей, но и успешных железнодорожников Кубани - руководящих и рядовых.

Замечания не снижают положительную оценку рецензируемой работы, которая решает инновационные актуальные задачи и самостоятельна.

**Заключение.** Диссертация В.Е. Темлякова представляет собой законченную квалификационную работу, в которой решена актуальная задача, имеющая важное научно-познавательное и практическое значение, содержится новое, достоверное и обоснованное решение ряда дискуссионных научных вопросов, включающих выявление общих тенденций и направлений социально-экономической истории СССР 1928-1941 гг. Материал изложен логично, последовательно, хорошим литературным языком, на высоком научно-теоретическом уровне и с высокой информационной насыщенностью.

Публикации достаточно полно отражают положения и выводы диссертации. Автореферат диссертации соответствует её содержанию.

Таким образом, диссертационное исследование Владимира Евгеньевича Темлякова «Становление и развитие железнодорожного транспорта Кубани в

период первых пятилеток (кадровый аспект) (октябрь 1928 – июнь 1941 гг.)» является самостоятельным, завершённым научным исследованием.

Диссертация отвечает пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842 (в действующей редакции), а ее автор Темляков Владимир Евгеньевич заслуживает присуждения ему искомой ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 - Отечественная история.

Отзыв дан в Диссертационный совет Д.212.101.03 на базе ФГАОУ ВО «Кубанский государственный университет» (г. Краснодар).

26 октября 2020 г.

**Официальный оппонент:**

доктор исторических наук (специальность 07.00.02 – Отечественная история (исторические науки), доцент, профессор, заведующий кафедры философии и истории федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ставропольский государственный аграрный университет»

Туфанов Евгений Васильевич

Адрес: 355017, г. Ставрополь, пер. Зоотехнический, 12, ауд. 518

Эл.почта: e.vt@mail.ru

Тел. раб. +7 (8652) 35-22-82

Проректор по научной и инновационной деятельности  
д.э.н., профессор



А.Н. Бобрышев

*С отзывом  
ознакомлен*

*Темляков В.Е. ТЛКВ*  
*05.11.2020г.*