

Отзыв

официального оппонента Ульяновой Светланы Борисовны о диссертации **Храмшиной Юлии Николаевны «Развитие трамвайных предприятий РСФСР в 1930-е – 1940-е гг.: опыт городов Челябинской области»**, представленной на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1 – Отечественная история (исторические науки).

Диссертация Ю. Н. Храмшиной посвящена проблеме, которая уже долгое время остается актуальной для российской экономики и российского общества в целом. Развитие городской транспортной инфраструктуры, обеспечение мобильности населения представляют собой значимые в социальном отношении задачи. Изучение исторического опыта (как в региональном, так и в отраслевом аспекте) позволяет не только лучше понять истоки многих сегодняшних проблем, но и способствует выработке современной эффективной социально-экономической политики.

Индустриализация «по-советски» требовала быстрого строительства крупных промышленных объектов не только без опережающего, но даже без параллельного создания соответствующей городской инфраструктуры. Индустрия плодила новые города и новые районы старых городов, лишённые полноценной городской среды. В этом плане развитие транспортной сети (в том числе, трамвайной) приобретало особую значимость. С другой стороны, открытие трамвайного движения в любом городе означало, как отмечает автор, его модернизацию. В определенном смысле трамвай был не только «рельсами в современность», но и средством «советизации» повседневной жизни, маркером «культурности».

Цели и задачи исследования, сформулированные диссертантом, свидетельствуют о глубоком понимании специфики изучаемой проблемы, самостоятельном и творческом подходе к ее решению. Работа Ю. Н. Храмшиной носит взвешенный, объективный характер. Диссертант

дала четкое определение предмета исследования, грамотно сформулировала исследовательские задачи.

Диссертацию отличают комплексность и системность изучения организации городского трамвайного движения в трех городах Челябинской области в 1930-е – 1940-е гг. Избранная тема осмыслена автором по всем наиболее важным ее аспектам. Основные вопросы, поставленные в диссертации, успешно разрешены автором. Ю. Н. Храмшина опирается на обширный комплекс опубликованных и архивных источников (диссертант выявила и ввела в научный оборот материалы 43 фондов 8 центральных и местных архивов). Отметим, что во введении подробно описана та работа, которую автор выполнила в процессе архивных изысканий (стр. 26-30), представлена, таким образом, «исследовательская лаборатория» историка. Интересные и высокоинформативные приложения хорошо дополняют основной текст.

Диссертант подробно характеризует степень изученности избранной ею темы. Анализируя советскую и современную, отечественную и зарубежную историографию проблемы, она привлекла большой массив изданий, что свидетельствует о библиографической полноте и глубине историографического анализа.

Обстоятельно проработана методология диссертации (особо отметим использование автором количественных методов, контент-анализа и т.п.). Ю. Н. Храмшина сформулировала и изучила новые проблемы, важные для воссоздания общей картины жизни советского общества в 1930-е – 1940-е гг. Приводимые диссертантом данные позволяют пересмотреть некоторые историографические штампы и утвердившиеся в массовом сознании стереотипы.

В первой главе на большом фактическом материале, в сравнении с общим состоянием трамвайного хозяйства РСФСР (§ 1.1), представлена беспристрастная характеристика трамвайной инфраструктуры Челябинска,

Златоуста и Магнитогорска – путевое хозяйство, электрохозяйство, ремонтная база, подвижной состав. Диссертант справедливо отмечает, что «советская промышленность не могла обеспечить потребности трамвайных хозяйств, а мобилизационный тип экономики не создавал условия для того, чтобы они могли самостоятельно решать свои проблемы» (стр. 44-45).

Главы 2 и 3 интересны нестандартной «исследовательской оптикой». Ю. Н. Храмшина глубоко погружает читателя в «трамвайную жизнь», показывая ее как со стороны работников городского транспорта, так и со стороны пассажиров.

В главе 2 «Трамвайное предприятие как место работы» Ю. Н. Храмшина проанализировала трудовую организацию трамвайных предприятий, показала ее функционирование в условиях форсированной индустриализации 1930-х гг., «тылового фронта» в 1941-1945 гг., послевоенного восстановления народного хозяйства. Рассматривая историю рабочих мест в сфере городского электротранспорта, диссертант отмечает, что коллективы трамвайных хозяйств формировались из представителей разных профессий и разных отраслей экономики (стр. 95), анализирует причины и последствия острого дефицита квалифицированных специалистов (стр. 100-102). Весьма интересным представляется § 2.2, в котором ярко и подробно обрисованы условия труда трамвайщиков (продолжительная работа стоя, в необогреваемых вагонах, необходимость расчистки рельсов, отсутствие спецодежды и т.п.). Оценивая уровень оплаты труда работников отрасли, их бытовые условия и пр., диссертант приходит к убедительному выводу о приоритете строительства линейных объектов перед развитием обслуживающей и социальной инфраструктуры отрасли (стр. 144).

В главе 3 «Трамвай как часть городского пространства» Ю. Н. Храмшина отмечает «индустриальную специфику» организации трамвайного движения, отличавшую советские города от зарубежных (стр. 150). Приобщение горожан к трамвайным поездкам рассматривается в

диссертации как элемент формирования городской культуры модерна (стр. 176). Автор отмечает связанные с трамваем городские ритуалы (стр. 183-184), борьбу с девиантным поведением некоторых пассажиров (стр. 185-187, 190-192), формирование своеобразного прескриптивного «трамвайного этикета» (стр. 188-190) и др. Общий вывод о том, что «пространство трамвая являлось зеркалом социальных напряжений и уровня культурного развития 1930-х – 1940-х гг.» убедительно обоснован.

В диссертации затронуты сюжеты, которые представляют существенный интерес в контексте истории советской повседневности – влияние на тыловые города массового притока эвакуированных в годы Великой Отечественной войны (§ 1.1); участие промышленных предприятий, таких как Магнитогорский металлургический комбинат, в развитии городской транспортной инфраструктуры (§ 1.2); фоновые практики трамвайного пассажира, своеобразный хронотоп трамвая (§ 3.1); опасности, связанные с трамваем (от несчастных случаев до трамвайного хулиганства) и др. Диссертант показывает, что в рассматриваемый период трамвайные предприятия Челябинской области находились в непреходящем кризисе, анализирует технические, экономические, социальные факторы такого состояния (стр. 61, 80, 157, 173).

В целом диссертация Ю. Н. Храмшиной является фундаментальным исследованием важной и актуальной проблемы отечественной истории, выполненным на высоком профессиональном и научном уровне. Центральные положения диссертации доказаны и не вызывают сомнений. Материалы диссертации могут быть использованы для создания учебных пособий, написания обобщающих работ, чтения общих и специальных курсов в высших учебных заведениях. Они важны для выработки современных подходов в социально-экономической политике государства.

Наряду с этим, считаю нужным высказать и некоторые замечания:

1. Недостаточно обоснована актуальность исследования. Неясно, в какой степени советский исторический опыт обеспечения функционирования городского транспорта (в целом неудовлетворительный, судя по материалам диссертации) может быть использован в реализации федерального проекта Российской Федерации «Развитие общественного транспорта».

2. Некорректно, на наш взгляд, определен объект исследования («городской пассажирский электрический транспорт в СССР»). Во-первых, городской электрический транспорт включал в себя не только трамваи, но и троллейбусы (первая троллейбусная линия открылась в Москве в 1933 г., к началу Великой Отечественной войны столица СССР располагала вторым по величине троллейбусным парком в мире; троллейбусные линии функционировали также в Ленинграде, Киеве, Ростове-на-Дону). Во-вторых, трамвайные предприятия в рассматриваемый период были не только в РСФСР (анализ ее трамвайного хозяйства дан в § 1.1), но и в других союзных республиках, о чем автор умалчивает. В-третьих, практически все задачи исследования и положения, вынесенные на защиту, касаются трамвайных предприятий Челябинской области, а данные по РСФСР используются для сравнения или контекстуализации выводов автора.

3. При проведении контент-анализа образа трамвая в советской печати была использована только газета «Правда» (стр. 25 и Приложение 2). Принимая тезис о сложности работы с местными периодическими изданиями, еще пока не оцифрованными, все же отметим, что было бы интересным и полезным провести контент-анализ и их материалов, а также сравнить репрезентации трамвая в центральной и региональной прессе.

4. Характеристика трамвайной маршрутной сети Челябинска, Златоуста и Магнитогорска была бы более наглядной, если бы диссертант поместила в приложении карты городов с нанесенными трамвайными маршрутами.

5. В диссертации почти отсутствуют персоналии. Между тем, в советской системе 1930-х – 1940-х гг. их роль была очень велика. Сформировался новый тип руководителя, который был суров к себе и другим, если надо – безжалостен, неумолим и практичен, ему приходилось постоянно нарушать правила, ибо обычные каналы и законные методы не могли обеспечить вверенное ему хозяйство деталями и сырьем, необходимыми для выполнения плана (Ш. Фицпатрик). Как выстраивались карьеры, из каких слоев рекрутировались руководители отрасли, чьи заслуги остались в памяти ветеранов отрасли? Этому можно было бы посвятить отдельный параграф.

6. Некоторые сюжеты нуждаются в более подробном рассмотрении или более глубокой авторской аргументации:

а) На стр. 39 диссертант утверждает, что одним из факторов создания в 1940 г. Главного управления трамваев и троллейбусов в составе Наркомата коммунального хозяйства стало обсуждение письма инженера Рабиновича И.В. Сталину. Однако, о содержании этого письма и характере обсуждения мы ничего не узнаем.

б) На стр. 85 в качестве доказательства значения депо как компонента трамвайной инфраструктуры приводится «случай восстановления трамвайного депо в Челябинске после пожара 28 ноября 1950 г.». Но автор всего лишь констатирует факт восстановления и участие в этом командированного в город инженера Главтрамвая. Неясно, в какой степени пожар нарушил работу городского трамвая, как быстро было восстановлено депо, была ли при этом проведена его модернизация и т.п.

с) на стр. 111 отмечается, что одним из способов стимулирования труда работников трамвайных предприятий было «вручение памятных наград». Но одного приведенного примера с награждением в 1946 г. 125 трамвайщиков Челябинской области медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» явно недостаточно для подтверждения этого тезиса.

Логично было бы проанализировать всю имеющуюся статистику по награждениям.

d) на стр. 120 диссертант утверждает, что включение в должностные инструкции работников трамвая пунктов о «беспрекословном выполнении приказов и распоряжений начальников» свидетельствует о систематическом нарушении субординации. Но для обоснования подобного тезиса необходимо было проанализировать статистику дисциплинарных взысканий за нарушение этого пункта, который сам по себе является стандартным требованием в любой производственной организации, требующей высокой исполнительской дисциплины.

7. В тексте диссертации часто встречаются «глухие» архивные ссылки, из которых невозможно понять, на какие документы ссылается автор (стр. 36, 45, 49, 56, 68, 108 и др.). А в ряде случаев это принципиально важно, т.к. информативность и достоверность различных видов источников различна (жалоба или официальная сводка, циркулярная директива или объяснительная записка и т.п.).

Выявленные недостатки не являются неустранимыми и не мешают общей положительной оценке исследования.

В целом диссертация Ю. Н. Храмшиной представляет собой труд, предлагающий творческое решение важной научной проблемы, волнующей современное общество, имеющей большую теоретическую и практическую значимость. Автореферат соответствует содержанию диссертации. В публикациях отражено основное содержание диссертации.

По всем перечисленным научным результатам диссертационная работа Ю. Н. Храмшиной является законченной научно-квалификационной работой, которая соответствует п.п. 3, 6, 11, 19, 21 Паспорта научной специальности 5.6.1 «Отечественная история»; обладает актуальностью, научной новизной, теоретической и практической значимостью; отвечает критериям, сформулированным в п. 9-11, 13, 14 Положения о присуждении ученых

степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ № 842 от 24 сентября 2013 г. (в актуальной редакции).

Считаю, что автор диссертации «Развитие трамвайных предприятий РСФСР в 1930-е – 1940-е гг.: опыт городов Челябинской области» Юлия Николаевна Храмшина заслуживает присуждения ей ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1 – Отечественная история.

Официальный оппонент

Ульянова

доктор исторических наук (07.00.02 – Отечественная история), профессор, профессор Высшей школы общественных наук Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»,

Светлана Борисовна

27.02.2026

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого».

195251, г. Санкт-Петербург, вн. тер. г. муниципальный округ Академическое, ул. Политехническая, д. 29 литера Б. Тел.: +7 (812) 297-20-95. E-mail: office@spbstu.ru. Сайт: <https://www.spbstu.ru/>

