

## Отзыв

официального оппонента доктора философских наук, профессора Елены Сергеевны Протанской о диссертации Владимира Александровича Сердюка «Формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891–1917 гг.», представленной на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 24.00.01 – теория и история культуры.

Диссертация Владимира Александровича Сердюка посвящена **актуальной научной проблеме**. Автор показывает, что строительство Транссибирской магистрали, открывшей «Великий Сибирский путь» не только «скрепляло восточное пространство Российской империи», соединило Сибирь с центром России, но «последовавшие вслед за этим изменения во всех сферах сибирской жизни» принесли не только колоссальные экономические и политические последствия, но стали событием и культурным, духовным «Магистраль, таким образом, являлась локомотивом культурных перемен» (с.3).

Вместе с тем, значимость Сибири и всего, что с ней связано, является сама по себе актуальной проблемой, поскольку в этом году исполняется 150 лет делу Г. Потанина и М.Березовского об отделении Сибири, а через три года - 100 лет со дня образования Сибирской автономии. Но и сегодня, например, в Иркутском госуниверситете на Факультете САФ (Сибирско-Американский факультет менеджмента) проходят дискуссии об экономике «будущего государства «Сибирь»», а в Новой газете Алексей Тарасов в статье «Куда течет Ангара» от 02.05.2012 пишет: «Сибирь, конечно, не Россия. И она, несомненно, отделится. Или будет отделена». Аргументом против целостности государства, которое, по мысли автора, ведет «колониальную» политику по отношению к территориям на восток от Урала, названо создание госкорпорации по развитию Восточной Сибири и Дальнего Востока. В этой связи осмысление состояния связей запада и востока страны, а значит - строительства, организации и функционирования Транссибирской магистрали является и сегодня актуальнейшей проблемой. То обстоятельство, что временные рамки работы В.А.Сердюка - 1891 – 1917 гг., т.е. с момента основания магистрали до событий ВОСР, прибавляет интриги работе, в которой анализируется начальный этап становления не только дороги, но фактически одной из важнейших отраслей экономики страны.

Другим, не менее значимым аргументом целесообразности исследования, является вопрос корпоративной культуры – и в связи с тем, что вопросы культуры, культурной идентичности, сегодня находятся на острие геополитики, и в связи с тем, что формирование корпораций, способных

нести социальную ответственность в условиях социальных и политических вызовов экономике и культуре современной России, является актуальной задачей. Нельзя не согласиться с аргументами автора работы, видящего важность обращения к теме и в том, что «накопленный опыт, традиции предшествующих поколений железнодорожников и, соответственно, исследования, анализирующие истоки и процесс формирования корпоративной культуры работников железнодорожной отрасли» (с.4) могут способствовать эффективности проводимых в ней сегодня реформ.

Диссертационное исследование является актуальным, поскольку ставит обозначенную впервые, назревшую научную проблему, сформировавшуюся на стыке ряда дисциплин – истории, культурологии, менеджмента.

**Степень обоснованности научных положений, выводов и практических рекомендаций, сформулированных в диссертации.** Положения, выносимые на защиту, достоверно аргументированы приведенными фактами из официальных источников, теоретических разработок и исследований разных лет. В диссертации показано развитие представлений о корпорации в историческом (диахронном) аспекте. Теоретическую ценность работе также придает обращение к истории Института Корпуса инженеров путей сообщения (СПб) - первой высшей школы и первого транспортного и строительного учебного заведения в России, основанного блестящим гением А.Бетанкура, выпускники которого - инженеры (проектировавшие и строившие Транссиб) «становились носителями корпоративной культуры, транслируя железнодорожные традиции и ценности» (с.15). Автором отмечается особый корпоративный дух учреждения, выпускавшего собственный журнал, занимавшегося созданием атмосферы учебного заведения, насыщенной активным развитием кругозора, сплоченности, формированием общей культуры будущих инженеров. Здесь, в созданном по инициативе выпускников Доме инженеров проводились публичные научные лекции, концерты, семейные вечера. Влиянию выпускников вуза уделяется особое внимание в части 2 главы, где анализируется «Роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири» (2.2). В ней автор показывает, что «работавшие на Сибирской магистрали руководители и специалисты, ... являвшиеся выпускниками Санкт-Петербургского Института Корпуса инженеров путей сообщения. ... такие профессионалы, как инженеры С. М. Богашев, Г. М. Будагов, Ф. М. Валуев, Н. Г. Гарин-Михайловский, А. А. Мейнгард, Д. К. Ньюберг, Н. П. Осипов, В. М. Павловский, В. Е. Первов и другие, в полной мере могут именоваться основателями корпорации сибирских железнодорожников» (с.164).

*Идея значимости воспитания корпоративных ценностей в стенах вуза сама по себе нуждается в обозначении как важный практический вывод автора так же, как и не получившая, к сожалению, достаточного оформления,*

идея о влиянии этих инженеров *на демократизацию* социальных отношений, опережавшую эти тенденции по России в целом. Названные результаты, как представляется, напрашиваются из материалов, представленных автором в 1 и 2 главах. Практическую значимость работе придает возможность использования материалов исследования при подготовке научных трудов и учебных курсов по истории железнодорожного транспорта России, по региональной истории, в воспитании учащихся отрасли, а также по проблемам корпоративной культуры.

**Достоверность и новизна научных положений, выводов и практических рекомендаций.** Научная новизна диссертации определяется приоритетным рассмотрением становления корпоративной культуры сибирских железнодорожников, определением её качественных характеристик и социокультурных механизмов формирования. На основе широкого круга архивных и исторических документов, некоторые из которых введены автором в научный оборот, других источников в диссертации впервые проведен комплексный анализ исторического опыта развития железнодорожной отрасли Сибири, её проблем, динамики формирования корпоративной культуры железнодорожников в исследуемый период. В.А.Сердюком показано, что в сложных условиях формирования структуры железнодорожной отрасли, работающей в непрерывном режиме при повышенной ответственности работников, высокой текучести кадров, дефиците ресурсов и множественных рисках, она приобретает гуманистический вектор развития, благодаря установке на ценности культурного и ответственного ведения дел.

Фактически автором сформулированы предпосылки понимания *миссии железнодорожной корпорации* как транслятора культурных ценностей государства на его территории.

Диссертантом установлены системные факторы, повлиявшие на процесс формирования данной культуры, определены характерные черты межличностных взаимоотношений между руководителями и служащими железных дорог Сибири, служащими и пассажирами.

Несомненную теоретическую ценность представляет I глава «Общие тенденции и особенности развития корпорации железнодорожников в России и Сибири в конце XIX – начале XX вв», в известной мере резюмирующая исследования истории развития и самой железнодорожной отрасли в России, и её «станового хребта» - Сибирской магистрали. Автором исследуются различные аспекты проблемы – «Факторы и условия развития корпорации железнодорожников России в конце XIX – начале XX вв» (1.1), «Особенности становления и развития корпорации железнодорожников Сибири» (1.2). Здесь автор на материале интереснейших исторических документов показывает, как пренебрежение нуждами людей, грубость

руководства по отношению к служащим, использование подчиненных в качестве прислуги, благодаря контактам с европейски образованными инженерами способствовали самоорганизации, формированию профессионального самосознания служащих, их объединению в профессиональные союзы, участию в протестных выступлениях, забастовках, следствием которых стали увольнения и репрессивные меры. Они в свою очередь «привели к нехватке опытных кадров, профессиональный и нравственный уровень служащих снизился, а количество желающих добровольно прибыть на службу в Сибирь сократилось» (с.58). Обращаясь к трудам специалистов отрасли, диссертант отмечает значимость морального фактора, ибо «могилой дисциплины», угрожающей безопасности движения, «является недоверие и основанный на нем контроль», поскольку «принципиальное недоверие умаляет человеческое достоинство, ... а «несдержанное слово, явная несправедливость, систематическое и бесстыдное кумовство угрожают безопасности движения более, нежели несколько большая или меньшая прочность рельса или шпалы», как и «проявления ничем немотивированной жестокости со стороны руководителей», создающие ... «почву для ... недобросовестного отношения к делу, равнодушия со стороны служащих», в то время, как «напротив, нравственное отношение руководителей к подчиненным делало службу привлекательной, опровергая тезис о важности лишь материальной составляющей» (все 63 с).

Несомненную теоретическую ценность представляет и Глава 2. Культура взаимоотношений на железных дорогах Сибири и роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников в 1891 – 1917 гг., в которой раскрывается «Культура взаимоотношений на Сибирской железной дороге: основные проблемы и пути их преодоления» (2.1.), «Роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири» (2.2).

Владимир Александрович проявляет здесь незаурядную теоретическую искусственность, анализируя разнообразные исторические источники: как нормативные документы, ориентирующие студентов на ценности (качества): 1) здравый рассудок, 2) добрая воля, 3) человеколюбие, 4) верность к службе императорскому величеству, 5) усердие к общему добру, 6) рвание о должности, 7) честность, бескорыстие и воздержание от взяток, 8) правый и равный суд невинному и оскорбленному, так и самоуправление - студенческие суды, установка на общественное служение (с.83-84). Большой теоретический интерес представляет III глава «Становление социокультурной сферы на железных дорогах Сибири и ее влияние на формирование корпоративной культуры железнодорожников», освещающая «Учебно-воспитательную деятельность образовательных учреждений железных дорог Сибири в конце XIX – начале XX вв» (3.1.), «Направления и формы становления корпоративной культуры железнодорожников Сибири»

(3.2). Приводя материалы разнообразных исторических источников, автор показывает, как в Сибири, где основная масса населения – неграмотное крестьянство, ссыльные - при небольшой прослойке интеллигенции, благодаря корпоративной солидарности железнодорожников, часто на их личные средства, формируется культурная среда, растут новые поколения россиян: открываются школы (в том числе железнодорожные школы и училища), интернаты, библиотеки, музеи, клубные собрания, организуются общества трезвости.

Заявленная цель и исследовательские задачи, вытекающие из поставленной цели, достигнуты. Выводы исследования логически выстроены, продуманы и обоснованы.

### **Замечания по диссертационной работе в целом**

Несмотря на очевидные достоинства, как представляется, работа не лишена и некоторых недоработок

1. Несколько неудачным представляется «определение корпоративной культуры железнодорожников как части общей культуры, представляющей собой систему материальных, духовно-нравственных ценностей и профессиональных качеств железнодорожников, определяющей нормы их деятельности и взаимоотношений, воплощающейся в поведении, взаимодействии, восприятии самих себя и внешней среды» (с. 22), поскольку неясно разделение запятой материальных и духовно-нравственных ценностей в сочетании с профессиональными качествами.

2. Хотя текст диссертации изобилует живыми, интересными деталями, историческими фактами, что придает материалу занимательную описательность, ему в этой связи подчас недостает обобщающих идей. Так, заявляя, что «Предмет исследования составляют качественные характеристики и социокультурные механизмы процесса формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири», автор не фиксирует определения ни этих характеристик, ни механизмов

3. Приводя в работе из разных источников такие характеристики железнодорожных коллективов как «железнодорожная армия», «железнодорожная семья», «железнодорожный мир» и «братство», диссертант не проясняет в выводах достаточность или противоречивость этих характеристик

4. В работе встречаются стилистические погрешности, например «Помимо мер административного воздействия это выразилось в распространении мер воспитательного характера по отношению к собственным служащим» (с.78). Или «Этому способствовала практика объявления по линии дороги приказов

о строгих выговорах за те или иные проступки – для корпоративной сплоченности необходимо было отличать себя от других» (с.94)

Вместе с тем, названные недоработки не снижают в целом высокого качества проведенного исследования. Работа интересна, текст её написан хорошим стилем, в ней очевидна увлеченность и свободное владение автором большим массивом исторического материала, теоретических источников по теме.

### Общая характеристика диссертационной работы

В целом, несмотря на отмеченные недостатки и замечания, представленная диссертация выполнена на высоком теоретическом уровне и представляет собой законченное научное исследование, выполненное на актуальную тему, связанную с разработкой, теоретическим обоснованием и практическим внедрением материалов, имеющих большое значение для понимания как общих, поставленных в культурологическом ракурсе, так и конкретных проблем корпоративной культуры сибирских железнодорожников в рассматриваемый период.

Основные положения диссертации отражены в двенадцати научных публикациях, шесть из которых изданы в журналах, входящих в Перечень для опубликования научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук. Результаты диссертационной работы, выносимые на защиту, прошли достаточную апробацию, представлялись в виде докладов на четырех всероссийских научных конференциях Омска и Новосибирска. Автореферат полностью отражает содержание диссертации.

Учитывая все изложенное, считаю, что представленное диссертационное исследование является самостоятельным, актуальным, обладающим теоретической новизной и практической значимостью, что оно отвечает всем требованиям п.8 «Положения о присуждении ученых степеней» ВАК РФ, а его автор – Владимир Александрович Сердюк заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата исторических наук по специальности 24.00.01 – теория и история культуры.

Официальный оппонент

профессор ГОО СПбГИК

д. филос. н., проф.

СПб, 190005, 4-я Красноармейская ул.,  
д. 1, ауд. 216, каф. Библиотечки и переработки  
СПбГИК



Завещаю

Зайцева Е В