

## ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертацію Бей Наталії Олександрівни на тему: «Еволюція науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть», представлену на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук зі спеціальності 07.00.07 – історія науки й техніки**

**Актуальність теми дисертаційного дослідження, її зв'язок з науковими програмами.**

На початку третього тисячоліття в умовах соціально-економічної та енергетичної кризи проблема інтенсифікації автомобілебудування в Україні має бути однією із пріоритетних галузей промисловості та забезпечувати не лише потреби внутрішнього ринку, але й сприяти експорту продукції та конкуренції на світовому ринку, інвестиційній привабливості галузі у зв'язку зі вступом України до СОТ.

Аналіз змісту дисертації Н. О. Бей дає підстави стверджувати, що її дослідження присвячене актуальній проблемі автомобілебудування – здійсненні цілісного та комплексного аналізу науково-організаційних основ вітчизняного автомобілебудування у другій половині ХХ – початку ХХІ ст. Адже позитивний досвід минулого, як і помилки, слід використовувати при формуванні сучасної державної політики України в галузі автомобілебудування в умовах ринкової економіки.

Становлення і розвиток науково-організаційних засад вітчизняного автомобілебудування включає широкий спектр питань, що торкається передумов становлення автомобілебудування, розвитку автомобілебудівних підприємств, внеску вітчизняної галузевої, академічної та вузівської науки в технологічне забезпечення виробництва автомобілів та місця і ролі автомобілебудування в суспільно-політичному житті України в другій половині ХХ – початку ХХІ століть. Саме тому дослідження науково-організаційних основ автомобілебудування в УРСР – Україні збагачують скарбницю історичного досвіду, адже вивчаючи минуле, аналізуючи сучасне, можна передбачити майбутнє її розвитку – формування подальшої стратегії науково-технологічного забезпечення автомобілебудування в Україні відповідно до вимог міжнародних і європейських стандартів. У зв'язку з цим урахування історичного досвіду конструювання та виробництва вітчизняних автомобілів сприятиме інтенсифікації та удосконаленню науково-технічного супроводу автомобілебудування в сучасній Україні.

Обравши для дослідження актуальну тему, дисертантка приділила велику увагу становленню і розвитку автомобілебудування в Україні в аспекті його науково-організаційного забезпечення, якісно-кількісних змін у складі виробничих підприємств, взаємовпливів інтелектуального простору вітчизняного автомобілебудування галузевою й академічною наукою, особистісному вимірі в оцінці наукових результатів учених та їх позиціонування на тлі надбань галузевої наукової думки та соціальних, економічних і політичних викликів другої половини ХХ – поч. ХХІ ст.

Вивчення та аналіз стану наукової проблеми дав можливість дисертантці прийти до висновку, що до цього часу належним чином не осмислені наукові здобутки багатьох учених, не окреслені шляхи їхнього використання на сучасному етапі розвитку автомобілебудування.

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до загального напрямку наукових досліджень Інституту історії аграрної науки, освіти та техніки Національної наукової сільськогосподарської бібліотеки НААН і є складовою наукових тем: «Науково-організаційні та регулятивні засади інноваційної діяльності в системі аграрної науки: теоретико-методологічні, історико-наукознавчі, архівні, біобібліографічні аспекти дослідження (номер державної реєстрації 0116U002102), «Методологічні та організаційні засади управління системою інноваційно-інвестиційного розвитку аграрної науки: історико-концептуальний аспект» (номер державної реєстрації 0116U002103).

**Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків та їх достовірність.** Дисертаційна робота «Еволюція науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть», виконана Н. О. Бей, є самостійним науковим дослідженням, в якому розкривається науково-організаційний та технологічний супровід виробництва автомобілів в УРСР – незалежній Україні та його вплив на суспільне життя країни в другій половині ХХ – поч. ХХІ ст. Базуючись на змістовній, багатоаспектній фактологічній основі, зазначене дослідження дає змогу доповнити прогалини в історії розвитку автомобілебудування, сприяє об'єктивному переосмисленню та узагальненню досвіду в галузі науки й техніки та історії України.

Обґрунтованість та достовірність сформульованих у дисертаційній праці основних узагальнень, положень не викликає сумнівів і заперечень. Вони переконливо підтверджуються застосуванням різноманітних методів дослідження, численними фактами, статистичними даними, їх зіставленням та ретельним аналізом, низкою посилань на архівні документи та джерела нормативного характеру, довідково-інформативні матеріали, періодичні видання тощо.

Пріоритетне значення для розкриття завдань дисертаційного дослідження надавалося документам Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, Центрального державного архіву громадських об'єднань України, Державного архіву м. Києва, Державних архівів Волинської, Запорізької, Львівської областей, Архівного відділу виконавчого комітету Кременчуцької міської ради, Виробничого архіву ПрАТ «АвтоКрАЗ», що дало можливість авторці дисертації всебічно проаналізувати досліджувану проблему, а також дозволили уточнити та доповнити деякі твердження, переконатися в повноті і достовірності походження інформації.

Авторка дисертаційної роботи спирається на низку наукових розвідок дослідників, у яких висвітлюються теоретико-методологічні засади та прикладні аспекти автомобілебудування. Вивчення та аналіз стану наукової проблеми дав можливість прийти до висновку, що до цього часу належним чином не осмислені наукові здобутки багатьох українських учених, не окреслені шляхи їхнього використання на сучасному етапі розвитку автомобілебудування.

У запропонованому дослідженні введена до наукового обігу низка раніше не опублікованих документів, матеріалів періодичних видань, праць учених-дослідників автомобілебудівної галузі академічних установ та технічних вищих навчальних закладів, які дозволили зробити нові висновки, уточнити раніше викладене істориками стосовно інтелектуального, науково-організаційного супроводу вітчизняного автомобілебудування в другій половині ХХ – початку ХХІ ст., відтворити діяльність відомих конструкторів, технологів галузевих заводів та видатних учених науково-дослідних інститутів.

Дисертаційне дослідження ґрунтується на загальних принципах історичної достовірності, об'єктивності й науковості, що передбачають об'єктивний опис і аналіз подій та явищ на основі науково-критичного осмислення й використання різноманітних джерел та застосуванні загальнонаукових і історичних методів.

Основні наукові положення, які одержані автором за результатами досліджень, відображені в висновках.

Проаналізовані джерела і література дозволили авторці з'ясувати передумови становлення наукових основ вітчизняного автомобілебудування, показати внесок вітчизняних заводів (Кременчуцького, Запорізького Луцького автомобільних заводів та Львівського автобусного заводу) у виробництві вантажних, легкових, вантажно-пасажирських автомобілів та автобусів, розкрити організаційно-технологічне забезпечення та науковий супровід вітчизняного автомобілебудування галузевою й академічною наукою, технічними вищими навчальними закладами, показати вплив автомобілебудування на суспільне життя України, а також удосконалити понятійно-категоріальний апарат щодо застосування науково-технологічних процесів і технічних удосконалень в автомобілебудуванні, запропонувати сучасну інтерпретацію її окремих базових понять. Зокрема, дисертанткою відмічається інтегрований підхід щодо з'ясування поняття «автомобілебудування» як комплексної галузі, яка у своєму розвитку базується на низці соціально-економічних, політичних та науково-технічних чинників. Це дало можливість розробити структуру дисертації з орієнтацією на організаційно-технологічне забезпечення автомобілебудування (другий розділ обсягом 111 сторінок і п'ятий - обсягом 85 сторінок) та його науковий супровід. Водночас, на наш погляд, варто було у структурних частинах дисертаційної роботи акцентувати більшу увагу на інтелектуальному супроводі вітчизняного автомобілебудування та практичному впровадженню наукових розробок учених галузевої й академічної науки та технічних вищих навчальних закладів у виробництво автомобілів, якому присвячені третій розділ обсягом 52 сторінки та четвертий – обсягом 62 сторінки. Доцільно було б у зазначених розділах глибше розкрити діяльність наукових шкіл у різних напрямках автомобілебудування. Адже заявлена наукова проблема торкається науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть.

**Наукова новизна одержаних результатів та повнота їх викладу в опублікованих працях.**

Як зазначає дисертантка, нею вперше в українській історіографії проведено комплексне дослідження всебічного та об'єктивного висвітлення

розвитку науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні впродовж другої половини ХХ – початку ХХІ ст. на тлі впливу внутрішніх чинників політичного, економічного та соціокультурного характеру на розвиток галузі. Цілком погоджуємося з такими аспектами наукової новизни дисертаційного дослідження, як проведений вперше аналіз літератури з поставленої проблеми, а також напрацювання вчених, які торкалися еволюції наукової думки стосовно виробничого застосування здобутків науково-технічного прогресу, передових технологій і технічних удосконалень в автомобілебудуванні України тощо. Проте деякі аспекти наукової новизни зазначеного дисертаційного дослідження потребують більш конкретного обґрунтування і уточнення. Зокрема така новизна, як авторське бачення розвитку автомобілебудування в Україні в період, визначений темою дослідження. В чому ж конкретно полягала суть авторського бачення розвитку автомобілебудування? Потребує також уточнення така новизна, як « запропоновано вдосконалену періодизацію становлення й розвитку виробництва автомобілів в Україні». У зв'язку з цим виникає питання: що саме авторкою вдосконалено в періодизаціях, розроблених попередніми дослідниками зазначеної наукової проблеми (періодизація дослідників М. Ф. Кошарного, А. М. Мансурова, В. О. Богомолова та ін., а також сучасних українських дослідників – М. Ф. Дмитриченка, Б. І. Хорош, О. М. Явінського)?

В опонованій роботі процес становлення і розвитку науково-організаційних основ автомобілебудування слід було б розкрити через призму якісно-кількісних змін в структурі і організації науки, взаємовпливів і протиріч у науковому технічному світі на вітчизняному і міжнародному рівнях, а також виділити наукові парадигми другої половини ХХ – початку ХХІ століття, які не втратили актуальності сьогодні та широко реалізуються в галузі автомобілебудування в умовах вступу України до СОТ. Зазначені аспекти суттєво підсилили б наукову новизну дисертаційного дослідження.

Наукові результати дослідження викладені в 38 публікаціях, серед них – в монографії, 19 наукових статтях у фахових виданнях, визначених ДАК МОН України, 3 публікаціях в іноземних наукових виданнях та 1 наукометричному виданні, 14 працях апробаційного характеру. Опубліковані праці відображують зміст розділів та висновків дисертаційного дослідження Н. О. Бей.

Отже, ознайомлення з текстом дисертації, численними публікаціями по темі наукового пошуку дає підставу стверджувати, що Н. О. Бей розв'язала поставлені дослідницькі завдання, а її монографічне дослідження та наукові розвідки у фахових виданнях є важливою науковою подією в царині історії науки стосовно становлення і розвитку науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ ст.

**Оцінка змісту дисертаційної роботи, її завершеність.** Рукопис дисертації складається зі вступу, п'яти розділів, що в свою чергу поділяються на підрозділи, висновків, списку використаних джерел (1105 найменувань) та додатків. Повний обсяг дисертації становить 561 сторінку, основний текст роботи викладений на 409 сторінках.

У вступі обґрунтовано актуальність дисертаційного дослідження, зв'язок роботи з науковими програмами, темами, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт і предмет, хронологічні межі, розкрито методологічну основу

дослідження, показано наукову новизну отриманих результатів та їх практичне значення, апробацію результатів дисертації, наявність публікацій за темою дослідження та структуру роботи.

Звертає на себе увагу теоретичне і практичне значення одержаних результатів, яке полягає в тому, що його результати сприятимуть подальшим пошукам під час підготовки узагальнюючих із історії вітчизняного автомобілебудування й машинобудування та їх окремих напрямів, галузевих вищих навчальних закладів і науково-дослідних установ у доповненні й систематизації життєвого шляху та інтелектуальної спадщини вчених-теоретиків і практиків. Теоретичні узагальнення, оцінки, висновки дослідження можуть бути використані при підготовці узагальнюючих праць із загальної історії України, історії науки й техніки, а також для написання галузевих підручників і навчальних посібників.

У першому розділі дисертаційного дослідження «Стан наукового опрацювання, джерельна база та теоретико-методологічні засади дослідження» авторка аналізує стан наукової розробки проблеми, дає історіографічний огляд виявленим публікаціям, характеристику джерельної та методологічної бази наукового дослідження.

Історіографічний огляд літератури із зазначеної проблеми показав відсутність в науковому просторі ґрунтовного дослідження, присвяченого комплексному висвітленні й узагальненні наукових досягнень в галузі автомобілебудування та їх практичного впровадження у виробництво автомобілів у другій половині ХХ – початку ХХІ ст. Цілком погоджуємося з авторкою про те, що у більшості спеціальних праць відображено лише окремі періоди або аспекти становлення й розвитку автомобілебудування в Україні. До теперішнього часу не осмислені наукові здобутки багатьох українських учених, не окреслені шляхи їх використання на сучасному етапі виробництва автомобілів.

Під час аналізу історіографічної літератури у підрозділі 1.1. «Історіографія проблеми» авторка послуговувалася принципом поділу її на дві групи (перша - наукові розвідки, опубліковані за радянської доби, друга – за часів незалежності України). Водночас, на нашу думку, авторці доцільно було б використати періодизацію як один із історичних методів вивчення наукової проблеми, а в межах кожного періоду виділити групи праць, які відображували якісні зміни становлення і розвитку автомобілебудування у зазначені проміжки часу, систематизувавши та проаналізувавши їх у хронологічному порядку на праці загальні та спеціальні. Такий підхід дав би можливість авторці в повній мірі зробити аналіз історіографічних джерел і літератури в проблемно-хронологічному та порівняльно-історичному аспектах.

Значну цінність даної дисертаційної роботи представляє широкий комплекс джерел, серед яких авторка виокремлює: архівні документи та матеріали; музейні матеріали; опубліковані офіційні документи органів державної влади, наукових установ і громадських організацій; біографічні та бібліографічні покажчики; статистично-довідкові й енциклопедичні видання; матеріали засобів масової інформації; наукові праці вчених-автомобілебудівників тощо.

Особливу увагу в дисертаційному дослідженні приділяється аналізу архівних документів, залучено до наукового обігу 369 справ 20 описів 11 фондів 8 архівних установ України., серед яких 125 справ уперше впроваджено до наукового обігу, що дало змогу уточнити деякі твердження, переконатися в повноті й достовірності інформації.

Вагоме значимість в дисертаційній роботі дослідниця приділила огляду періодичних видань, проаналізувавши її в хронологічній послідовності.

Одним із важливих джерел у дисертаційній роботі слугували наукові праці вчених: К.М. Атояна, Є.І. Борзаківського, Н.Р. Брилінга, М.Я. Говоруценка, А.Б. Гредескула, В.П. Гунчика, Х.Л. Езрохі, М.І. Іващенко, Б.П. Кашкадамова, А.О. Ліпгарта, Г.Д. Луцкера, Я.І. Несвітського, В.В. Осепчугова, Л.С. Перель, М.Г. Погостинського, І.М. Румшевича, В.В. Таболіна, К.К. Ураєва, В.Х. Чекулаєва, Є.О. Чудакова, М.І. Шагомяла, К.А. Шарапова, Є.В. Ширшонкова, А.А. Якушева та інших. На наш погляд, авторці слід було б систематизувати наукову спадщину вчених за основними напрямками автомобілебудування та указати на кількість проаналізованих праць учених, що значно посилило джерельну базу та зміст дисертаційного дослідження.

Звертає на себе увагу методологічна основа дисертаційного дослідження, яка становить сукупність принципів та методів пізнання, спрямованих на об'єктивне, всебічне висвітлення подій, фактів, явищ. Вони ґрунтуються на порівняльно-історичних, статистико-аналітичних, описових, проблемно-хронологічних, соціологічних методах, які сприяли комплексному розкриттю предмету дослідження та дали можливість розкрити зміст, особливості та специфіку становлення і розвитку науково-організаційного основ автомобілебудування в Україні в другій половині ХХ – поч. ХХІ ст.

У другому розділі дисертації «Становлення та розвиток вітчизняної автомобілебудівної галузі» авторка характеризує передумови становлення вітчизняного автомобілебудування; розкриває провідну роль вітчизняних заводів з виробництва автомобілів вантажних, легкових, вантажно-пасажирських, а також автобусів, узагальнює основні напрями розвитку науково-технологічних процесів під час виробництва різних модифікацій автомобілів і автобусів. Водночас у підрозділі 2.1. «Передумови становлення наукових основ вітчизняного автомобілебудування» дослідниця виходить за територіальні та хронологічні межі дисертаційного дослідження, акцентуючи велику увагу на становленні світового автомобілебудування та автомобілебудування на теренах Росії в першій половині ХХ ст. , зокрема, на виробництві автомобілів на Ярославському, Московському, Горьківському автомобільних заводах в 30-ті рр. ХХ ст. У зв'язку з цим виникає питання: як впливали наукові розробки вчених світу, Російської імперії та РСФР на розвиток автомобілебудування в УРСР? Хто з українських учених, працюючи на теренах Російської імперії та СРСР, сприяв удосконаленню технологічного виробництва автомобілів. Адже, як зазначається дослідницею на с. 76 дисертації, відкриття у 1930 р. Харківського автомобільно-дорожнього інституту започаткувало інтеграцію науки у виробництво та підготовку наукових кадрів галузі. То можливо слід було б з'ясувати та указати також на внесок українських учених у становленні автомобілебудування в Російській

імперії та СРСР, що значно б підсилило змістовне наповнення підрозділу відповідно до його назви.

Зміст підрозділів 2.2-2.4 свідчить, що авторці вдалося широко і ґрунтовно розкрити вагомий внесок у розвиток автомобілебудівної галузі Кременчуцького, Запорізького та Луцького автомобільних заводів. Зокрема, у підрозділі 2.2. «Історична ретроспектива виробництва вантажних автомобілів» показано діяльність одного з лідерів світового автомобілебудування – Кременчуцького автомобільного заводу, який у 1958 р. започаткував виробництво перших вантажних самоскидів «КрАЗ-222» – «Дніпро», серійний випуск яких розпочато у 1959 р. Упродовж тривалого часу під керівництвом конструкторів і технологів (Х. Л. Езрохі, В. В. Кушнирук, А. А. Малишев, Б. П. Миронов, В. В. Петрук, М. Г. Погостинський, В. В. Таболін, В. Х. Чекулаєв, Є. В. Ширшонков та ін.) відбувалося технологічне удосконалення вантажних автомобілів, що сприяло світовому лідерству і визнанню. У підрозділі 2.3. «Особливості виробництва легкових автомобілів» авторкою проаналізовано діяльність Запорізького автомобільного заводу, який у 1959 р. започаткував виробництво перших легкових автомобілів «ЗАЗ-965» – «Запорожець», серійний випуск яких розпочато у 1960 р. Слід відзначити, що особливу увагу дослідниця приділила науково-технологічному удосконаленню легкових автомобілів завдяки діяльності таких відомих конструкторів Запорізького автомобільного заводу, як О. О. Баранов, Я. Д. Волков, І. О. Герасько, В. І. Губа, Ю. В. Данилов, Є. О. Жученко, П. П. Ковбасюк, С. І. Кравчун, Л. С. Лебединський, Т. Т. Мілушин, О. З. Обухов, В. П. Стешенко, І. О. Строков та інші. Удосконалені моделі легкових автомобілів різних модифікацій (ЗАЗ-966А), «ЗАЗ-966В», «ЗАЗ-966М», «ЗАЗ-968А», «ЗАЗ-968М», «ЗАЗ-1102» – «Таврія») експортувалися у близько 30 країн світу. У підрозділі 2.4. «Характерні зміни у виробництві вантажно-пасажирських автомобілів» авторкою детально проаналізовано діяльність Луцького автомобільного заводу, який у 1965 р. започаткував випуск перших вантажно-пасажирських автомобілів підвищеної прохідності «ЗАЗ-969В» – «Волинь», а впродовж 60-80-х рр. ХХ ст. модернізував низку моделей, які набули значної популярності завдяки високій якості, що забезпечило їх експорт у близько 20 країн світу. На заводі було розпочато серійний випуск автомобілів військового призначення, зокрема військовий автомобіль-амфібія «ЛуАЗ-967» став одним із перших автомобілів не лише в УРСР та СРСР, але й у світовій автомобільній промисловості, що діяв як на суходолі, так і у воді. Підрозділ 2.5. «Формування виробничих традицій у автобусобудуванні» висвітлює діяльність Львівського автобусного заводу, який розпочав у 1956 р. випуск першого дослідного зразка автобуса середнього класу «ЛАЗ-695» – «Львів», призначеного для міських пасажирських перевезень, а в 1957 р. налагодив його серійне виробництво. Цілком закономірним є той факт, що саме конструкторські пропозиції та технологічне удосконалення сприяли тривалому випуску високоякісних автобусів та їх експорту у близько 20 країн світу. Авторкою відзначається вагомий внесок в удосконалення виробництва та покращення якості автобусів конструкторів та технологів Львівського автобусного заводу, зокрема, К. М. Атояна, В. Н. Вітмана, М. М. Дзядик, А. Г. Захарова, Б. П. Кашкадамова, В.

А. Комарова, М. З. Малишева, П. П. Мороз, П. І. Орлова, В. В. Осепчугова, Я. М. Рубіна, В. С. Слуцького, О. Г. Шевелєва, М. І. Якушева та інших.

Цілковим погоджуємося з думкою авторки про те, що в удосконаленні науково-технологічних процесів на автомобілебудівних заводах України значну роль відіграла спільна діяльність з технічними та галузевими науково-дослідними установами і вищими навчальними закладами. У зв'язку з цим закономірним є позиціонування результатів наукового пошуку шляхів технологічного удосконалення й супроводу вітчизняного автомобілебудування галузевою й академічною наукою, про що йдеться мова в третьому розділі «Організаційно-технологічний супровід вітчизняного автомобілебудування науково-дослідними установами».

Підрозділ 3.1. «Формування науково-дослідної інфраструктури та її роль у забезпеченні технологічних процесів виробництва автомобілів» висвітлює вагомий внесок у забезпеченні технологічного супроводу, передових технологій та технічних удосконалень виробництва автомобілів учених таких галузевих науково-дослідних установ України, як Запорізький машинобудівний інституті ім. В. Я. Чубаря, Експериментальний науково-дослідний інституті металорізальних верстатів, Львівський та Запорізький проектно-конструкторські та технологічні інститути, Науково-дослідний і експериментальний інститут автомобільного електрообладнання та автоприладів. У підрозділі розкрито також вагому роль у забезпеченні технологічних процесів виробництва автомобілів ученими науково-дослідних установ НАН України - Інституту електрозварювання ім. Є.О. Патона, Інституту металофізики ім. Г.В. Курдюмова, Інституту проблем матеріалознавства ім. І.М. Францевича, Інституту проблем міцності ім. Г.С. Писаренка, Інституту надтвердих матеріалів ім. В. М. Бакуля, Інституту проблем машинобудування ім. А.М. Підгорного. Логічним є висновок дослідниці про те, що саме завдяки поєднанню наукового забезпечення і технічного прогресу на вітчизняних автомобілебудівних підприємствах підвищено обсяги виробництва автомобілів і автобусів та покращено їх якість і безпечність. Науково-технологічне вдосконалення виробництва вантажних, легкових автомобілів і автобусів сприяло їх оновленню та зростанню виробництва автотранспортних засобів, перш за все, за рахунок збільшення середньої вантажопідйомності вантажних автомобілів, підвищенню безпеки конструкції автомобілів і зниження токсичності викидів та газів, поліпшенню умов праці водіїв і комфорту пасажирів; поліпшенню якості, конкуренції на світовому ринку.

Такі аспекти виробництва автомобілів як безпека, екологія, якість, економічна ефективність та конкурентоспроможність автомобільного транспорту, енергозбереження і впровадження альтернативного моторного палива забезпечувало Державне підприємств «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут». Про його діяльність йдеться мова в підрозділі 3.2. На основі аналізу низки історіографічних праць, архівних документів та наукових розвідок учених дослідницею встановлено, що вченими інституту, створеного в 1930 р. як Український науково-дослідний інститут безрейкових шляхів і транспорту, розроблено й удосконалено наукову, технологічну та правову базу автотранспортного сектору економіки країни. В



Інституті проведено низку науково-дослідних та конструкторських робіт з розширення використання моторного палива – стисненого природного газу високого і середнього тиску, бензиново-газових і бензиново-спиртових сумішей, біодизельного палива; розроблено й упроваджено конструкторську документацію на мобільне газове заправне обладнання різної потужності та переобладнання для роботи на стисненому природному газі автомобілів «КрАЗ», «ЗАЗ», «ЛуАЗ», автобусів «ЛАЗ» та ін. Ученими - Г. П. Байдюков, М. С. Глущенко, Г. М. Зуб, С. В. Єгоров, О. Д. Климуш, Г. Д. Луцкер, А. М. Мансуров, Я. О. Попченко, А. М. Редзюк, Б. М. Середенко та іншими здійснено випробування автомобілів, двигунів, систем нейтралізації відпрацьованих газів за екологічними показниками відповідно до вимог міжнародних національних стандартів, що мало стратегічне значення для забезпечення конкурентоспроможності, сталого збалансованого розвитку в сучасних умовах та ефективного виробництва і функціонування автомобілів, а також суміжних галузей економіки України, зокрема машинобудування, екології відповідно до вимог міжнародних договорів України з метою підвищення рівня життя та добробуту громадян, безпеки від забруднення навколишнього середовища.

Вагомими для розвитку автомобілебудування в Україні стали також науково-технологічні досягнення ВАТ «Український інститут автобусотролейбусобудування», про які зазначається в підрозділі 3.3. Аналіз та узагальнення наукових напрацювань учених інституту - Г. П. Байдюкова, М. С. Глущенко, Г. М. Зуб, С. В. Єгорова, О. Д. Климуш, Г. Д. Луцкера, А. М. Мансурова, Я. О. Попченка, А. М. Редзюк, Б. М. Середенка та інших дав можливість авторці зробити висновок, що саме їх наукові пошуки були спрямовані на розроблення модернізованих серійних міських, приміських та міжміських автобусів різної місткості сприяли зменшенню витрат палива, обслуговування та ремонту, покращенню їх безпеки, якості, економічній ефективності та конкурентоспроможності.

На широкій джерельній основі авторкою розкривається діяльність технічних вищих навчальних закладів України у забезпеченні науково-технологічних процесів виробництва автомобілів та запровадженні ефективної вищої технічної освіти в підготовці та перепідготовці спеціалістів – конструкторів, технологів для автомобілебудівних підприємств. Ці аспекти висвітлено в четвертому розділі дисертаційного дослідження «Внесок вищих навчальних закладів у наукове забезпечення виробництва автомобілів». Зміст підрозділу 4.1. «Наукова проблематика автомобілебудування в дослідницькій роботі вітчизняних технічних вищих навчальних закладів» розкриває наукові досягнення учених Запорізького національного технічного університету, Вінницького національного технічного університету, Чернігівського національного технологічного університету, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», Черкаського державного технологічного університету, Луцького національного технічного університету. Авторкою доведено, що різноаспектні наукові технології в автомобілебудуванні, розроблені вченими вітчизняних технічних вищих навчальних закладів, відіграли значну роль для вдосконалення виробництва

вантажних, легкових, вантажно-пасажирських автомобілів та автобусів на галузевих підприємствах.

Визначальну роль в науково-організаційному супроводі автомобілебудування відіграв Харківський національний автомобільно-дорожній та Національний транспортний університети, які здійснювали підготовку і перепідготовку висококваліфікованих спеціалістів, про що зазначається в підрозділах 4.2 – 4.3. Зокрема, у підрозділі 4.2. «Науковий супровід виробництва автомобілів Харківським національним автомобільно-дорожнім університетом» авторкою проведено аналіз технічних здобутків учених університету, заснованого в 1930 р. як Харківський автомобільно-дорожній інститут (в 1993 р. реорганізовано в університет). Потужна навчально-лабораторна база університету забезпечувала виконання науково-технологічних розробок на високому науково-методологічному рівні. Його діяльність відіграла важливу роль у забезпеченні науково-технічного прогресу на автомобільному транспорті. Проведений аналіз і узагальнення наукових праць учених університету дав можливість дослідниці зробити цілком логічний висновок про те, що в Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті склався потужний науковий потенціал, який забезпечував подальше прискорення науково-технічного прогресу в галузі автомобілебудування України і перетворював наукову діяльність на невід’ємну та важливу частину підготовки молодих фахівців, а також підвищення на її основі своєї професійної кваліфікації для розвитку науково-технологічних процесів виробництва автомобілів.

Про технічні здобутки вчених Національного транспортного університету зазначається в підрозділі 4.3. «Внесок Національного транспортного університету в науково-технологічне забезпечення виробництва автомобілів». Аналіз архівних документів дав можливість авторці встановити, що пріоритетним напрямом розвитку науково-технологічних процесів у Київському автомобільно-дорожньому інституті (заснованому в 1944 р.) було розширення творчої співдружності з науковими установами УРСР та країн ближнього і далекого зарубіжжя, а найпоширенішими формами співдружності стали: сумісне виконання наукових досліджень, взаємний обмін одержаних результатів, використання матеріальної бази і приладів для виконання досліджень, участь провідних науковців у навчальному процесі та у роботі спеціалізованих вчених рад з підготовки науковців вищої кваліфікації тощо. З початку функціонування інституту його співробітники викладали технічні дисципліни у багатьох країнах світу, допомагаючи їм у розвитку народного господарства, підготовці власних інженерних і наукових кадрів, розвитку вищої освіти, створенні навчально-лабораторної бази та підручників. Зазначені заходи здійснювали в Алжирі, Афганістані, Бірмі, Бурунді, Гвінеї, Ємені, Кампучії, Лаосі, Мозамбіку, Монголії, Нікарагуа, Румунії, Тунісі та ін. Вчені інституту здійснювали наукову роботу та підвищували кваліфікацію у Великій Британії, Італії, Польщі, Словаччині, США, Угорщині, Франції, ФРН, Чехії, Югославії та інших країнах, активно впроваджуючи здобуте у своєму вищому навчальному закладі. Стратегічним напрямом діяльності університету у контексті фундаментальної професійної підготовки стало розширення, крім традиційних, нових напрямів підготовки та фахових спрямувань, які в інтегрованому вигляді

охоплювали всі види транспортно-дорожнього комплексу та форми його функціонування. На наш погляд, зазначені факти, слід було б глибше проаналізувати та розкрити внесок українських учених у підготовці інженерних та наукових кадрів у країнах ближнього і далекого зарубіжжя, а також показати вплив наукових розробок вітчизняних учених у розвиток автомобілебудування в світовому аспекті та міжнародну співпрацю. Доцільно було б це виділити окремим завданням, або ж указати в цьому завданні дисертаційного дослідження та висновку до нього.

Аналіз архівних документів дав можливість авторці проаналізувати законодавчу базу щодо державного регулювання галузі автомобілебудування, розкрити ринкові регулятори управління виробництвом автомобілів, охарактеризувати діяльність автоскладських підприємств. Ці питання висвітлено в чотирьох підрозділах п'ятого розділу дисертаційного дослідження «Вплив автомобілебудування на суспільне життя України». Особлива увага дослідницею акцентується на основних перешкодах гальмування виробництва автомобілів на початкових етапах незалежності України, до яких віднесено: недосконалу законодавчу базу, неадаптованість українських нормативно-правових актів до європейських норм, високу вартість кредитних ресурсів, низький технічний рівень вітчизняних автомобілів та автобусів, відсутність відповідних державних цільових програм. Незважаючи на значну кількість законодавчих актів, відмічено відсутність належного нормативного підґрунтя для інтенсивного й ефективного розвитку автомобілебудування в Україні. Авторкою з'ясовано, що саме слабкість механізмів державного регулювання автомобільної галузі робила її беззахисною в умовах жорсткої конкуренції з боку закордонних виробників, насамперед у сегменті малих і середніх класів автомобілів, у зв'язку з чим українська продукція програвала в ціні та якості. Це призводило до зменшення виробництва автомобілів, зниження попиту на вітчизняну продукцію на тлі низької платоспроможності населення та значного зменшення обсягів експорту.

Зміст підрозділу 5.2. «Виробництво автомобілів і ринкові відносини» свідчить, що основним чинником спаду виробництва була низька конкурентоспроможність галузевої продукції, яка в усіх трьох сегментах ринку (легкові, вантажні автомобілі й автобуси) мала низьку ціну та технічний рівень. Окрім цього, авторка звертає також увагу на такі чинники як зменшення рівня фінансування у сфері науки, техніки, технологій, незрілість фінансових систем і ринкових ситуацій, недостатність власних коштів підприємств, які гальмували інноваційний розвиток виробництва автомобілів в Україні. Водночас, незважаючи на спад виробництва вітчизняних автомобілів в Україні, в розвитку автомобільної промисловості важливу роль відіграли автоскладальні підприємства.

У підрозділі 5.3. «Розвиток автоскладальної промисловості та її роль в економіці Української держави» дослідницею проаналізовано діяльність автоскладальних підприємств та встановлено, що в 2000-х роках автоскладальні підприємства становили основу галузі автомобілебудування України, 85% їх продукції залежало від імпортованих комплектувальних деталей. Особливу увагу в дисертаційному дослідженні авторка приділила таким підприємствам,

як ЗАТ «Запорізький автомобільний завод», корпорації «Богдан» у складі ВАТ «ЛуАЗ» та ЧАЗ «Богдан», ЗАТ «Єврокар», ТОВ «КрАСЗ». Незважаючи на низький рівень конкуренції, автомобільна продукція задовольняла найважливіші соціально-економічні потреби українського суспільства.

Підрозділ 5.4. «Продукція автомобілебудування і особливості задоволення соціально-економічних потреб населення» висвітлює особливості задоволення населення України автомобільною продукцією. У підрозділі дослідниця виділяє позитивні і негативні наслідки діяльності підприємств автомобільного транспорту України. Особливу увагу акцентує на таких аспектах розвитку автомобілебудування як підвищення рівня зайнятості населення, обсягів перевезення вантажів, пасажирів, зміни в системі професійно-технічної освіти та технічних вишів, продаж автомобілів через сервісні центри. До негативних наслідків відносить збільшення дорожньо-транспортних пригод та інтенсифікацію забруднення навколишнього природного середовища від автомобільного транспорту.

**Відповідність змісту автореферату основним положенням дисертації.** Зміст автореферату відповідає основним положенням і результатам дисертації, які достовірні, мають наукову новизну та відповідають вимогам ДАК Міністерства освіти і науки України.

**Зауваження та дискусійні положення.** Оцінюючи в цілому позитивно дисертаційну роботу Н. О. Бей, її актуальність, наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, вибір методологічних підходів, історіографічної та джерельної бази варто зазначити деякі зауваження та дискусійні положення, зокрема:

По-перше, при виборі теми дисертаційного дослідження в такій постановці наукової проблеми, доцільно було б охопити ширші її хронологічні межі, адже наукові основи автомобілебудування в УРСР закладалися в першій половині ХХ століття. Враховуючи змістовне наповнення дисертаційної роботи, за нижню межу дисертаційного дослідження слід було б взяти 30-ті рр. ХХ століття. Про це свідчать, навіть, зміст розділу 5 «Внесок вищих навчальних закладів у наукове забезпечення виробництва автомобілів», в якому авторкою зазначається, що становлення і розвиток наукового забезпечення виробництва автомобілів відбувалося в Харківському автомобільно-дорожньому інституті (нині університеті), який було засновано в 1930 р. та Київському автомобільно-дорожньому інституті (нині Національний транспортний університет), відкритого в 1944 р. Саме в стінах Харківського автомобільно-дорожнього інституту впродовж 30-х рр. ХХ ст. було відкрито низку фундаментальних лабораторій, де проводилося дослідження двигунів внутрішнього згорання, металознавства і термообробки, електротехніки і електроустаткування, опору металів, ливарного виробництва тощо, тобто формувався та удосконалювався науково-технічний супровід, а науковці закладу (професори В. О. Констянтинів, Є. М. Миловславський, доц. І. Є. Любарський та ін.) розробляли технології виробництва двигунів внутрішнього згорання і механізмів трансмісії автомобілів та надавали науково-технічну допомогу виробничим і проектним організаціям, виконували їх окремі замовлення та доручення. У Київському автомобільно-дорожньому інституті в

1944 р. для потреб автомобілебудування було організовано низку кафедр: деталей машин, яку очолював професор В.Н. Левінсон; технології металів, очолювану лауреатом Державної премії СРСР, доцентом О. О. Сіговим; автомобілів і тракторів, якою завідував доцент Є. І. Борзаківський. *То хіба це не становлення науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні на початку 30-х рр. ХХ століття?*

Викликає також заперечення в назві дисертаційної роботи термін «еволюція», оскільки вона розглядається як поступовий і довготривалий процес розвитку і становлення, що не вкладається у визначені авторкою хронологічні межі дисертаційного дослідження.

По-друге, слід ширше обґрунтувати актуальність дисертаційного дослідження, прив'язавши її до інформаційних та сучасних інноваційних технологій виробництва автомобілів, освоєння нових видів конкурентоспроможної продукції на внутрішньому та зовнішньому ринку автомобілів, інвестиційної привабливості галузі автомобілебудування в зв'язку зі вступом України до СОТ.

Незважаючи на те, що галузь автомобілебудування в роки незалежності України розвивалася повільно та не маючи інноваційно-інвестиційної стратегії розвитку не витримувала світової конкуренції, слід відзначити окремі її здобутки. Особливу увагу слід звернути на лідерство в міжнародному економічному рейтингу «Експортер року – 2014» холдингової компанії «АвтоКраз», яка посідала перше місце серед 100 компаній України та експортувала свою продукцію в близько 50 країн світу. За якістю виробництва продукція неодноразово була сертифікована на відповідність вимогам міжнародного стандарту ISOT/TS 16949:2009. А розроблені спеціальні спортивні автомобілі «КрАЗ» брали участь у міжнародних спортивних змаганнях, зокрема у ралі Париж-Дакар.

Науково-технологічне удосконалення виробництва автобусів на Львівському автобусному заводі сприяло випуску нової марки автобусу «А-291» найвищого класу, який у 2003 р. отримав міжнародний сертифікат на систему управління якості, а в 2008 р. підприємство випустило 365 тис. автобусів «ЛАЗ» і отримало сертифікат «Книги рекордів Гіннеса» за найбільшу кількість випущених автобусів одним підприємством. У 2010 р. підприємство випускало сім нових моделей приміських та туристичних автобусів та мало статус одного із лідерів з виробництва пасажирських лайнерів серед країн колишнього СРСР. Це лише окремі штрихи до актуальності зазначеної наукової проблеми.

По-третє, деякі компоненти наукового апарату дисертаційного дослідження потребують більш логічного і конкретного формулювання. Зокрема, об'єкт дослідження у зазначеній авторкою постановці як процес розвитку автомобілебудування як галузі промисловості та складової суспільно-політичного і соціально-економічного життя України не відображує науково-організаційні основи автомобілебудування. Така задача дослідження, як: удосконалити періодизацію еволюції науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні є частиною першої задачі, оскільки періодизація як метод історичного дослідження відноситься до важливих методологічних проблем історії автомобілебудування.

По-четверте, слід більш ґрунтовніше та ширше розкрити розділ І. «Стан наукового опрацювання, джерельна база та теоретико-методологічні засади дослідження». Зокрема, в п. 1.1. «Історіографія проблеми», якому присвячено лише 15 сторінок тексту, періодизація та аналіз історіографічних праць (с. 37-39 дисертації) виходять за хронологічні межі дослідження. Аналіз історіографічних праць проведено, починаючи з 20 – х рр. ХХ ст. Праці дослідників радянського періоду поділено та проаналізовано за трьома етапами: 1) 1920 р. – перша половина 1930-х років; 2) друга половина 1930-х – 1940-ві роки; 3) 1950-ті роки – 1990 р., тоді як нижня хронологічна межа дисертаційного дослідження окреслена другою половиною ХХ ст. Водночас варто було особливу увагу приділити історіографічним працям сучасного періоду та виділити ті проблеми, які не лягли в основу дослідження попередніх науковців та потребують більш ретельного опрацювання. Зокрема, спеціальні наукові праці сучасних дослідників, присвячені сторінкам історії автомобілебудування в Україні за авторством М. Ф. Дмитриченка, Б. І. Хорошун, О. М. Язвінської (Національний транспортний університет: сторінки історії. Київ: НТУ, 2004. 224 с.; Національний транспортний університет. Київ: Логос, 2014. 359 с.; Історія автомобільного транспорту в Україні. Київ: НТУ, 2011. 352 с.), А. М. Туренка (Харківський національний автомобільно-дорожній університет: літопис університету до 85-річчя від дня заснування. Київ: Логос, 2015. 352 с.), Я. В. Шевчука (Автотранспортна інфраструктура: теорія і методи сучасних регіональних досліджень: монографія. Ужгород: Ліга-Прес, 2011. 376 с.) та інших.

У п.1.2. «Характеристика джерельної бази» бажано було б систематизувати наукову спадщину вчених у галузі автомобілебудування за напрямками досліджень (дослідження двигунів внутрішнього згорання, металознавство, термообробка, ливарне виробництво тощо) а в додатках показати у вигляді діаграми чи таблиці. Це б дало можливість розкрити пріоритетні напрями наукового пошуку, зміну наукових парадигм, встановити визначальну роль теоретико-методологічних та інституціональних чинників у становленні і розвитку вітчизняного автомобілебудування, що значно б підсилило новизну дисертаційного дослідження.

По-п'яте, конкретизувати та оптимізувати окремі висновки до поставлених задач дослідження. Зокрема, це торкається другого завдання та висновку до нього, в якому слід було б акцентувати увагу лише на періодах становлення і розвитку автомобілебудування в Україні. Висновок до третього завдання виходить за хронологічні і територіальні межі дисертаційного дослідження.

**Загальний висновок про дисертаційну роботу, її відповідність встановленим вимогам ДАК Міністерства освіти і науки України.** Дисертація Н. О. Бей є самостійним, цілісним і завершеним науковим дослідженням, яке виконане на належному науково-теоретичному рівні. Одержані в роботі науково обґрунтовані результати в сукупності забезпечують вирішення наукового завдання – комплексному висвітленні й узагальненні процесу становлення і розвитку науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть.

За змістовим наповненням, структурою, новизною, важливістю і глибиною наукових розробок дисертаційна робота Бей Наталії Олександрівни «Еволюція науково-організаційних основ автомобілебудування в Україні у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть» відповідає вимогам, передбаченим пунктом 12 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння звання старшого наукового співробітника», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12.09. 2011 р., № 955, паспорту спеціальності – історія науки й техніки, а її авторка заслуговує присудження наукового ступеня доктора історичних наук зі спеціальності 07.00.07. – історія науки й техніки.

*Офіційний опонент:*

доктор історичних наук, професор,  
завідувач кафедри медико-біологічних  
дисциплін і валеології ДВНЗ «Переяслав-Хмельницького  
державного педагогічного університету  
імені Григорія Сковороди»



Н.І.Коцур

