

Відгук одержано. 10.12.2021р. Голова спеціалізованої  
вченої ради ДФ 64.051.044  
Росенко (Посохов С.І.)

## ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертаційну роботу  
Ховтури Анастасії Сергіївни «Становлення та модернізація  
соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України  
(кінець XVIII – початок XX ст.)», подану на здобуття наукового  
ступеня доктора філософії з галузі знань 03 – Гуманітарні науки за  
спеціальністю 032 – Історія та археологія.**

Соціальна інфраструктура в цілому і окремі її галузі, що забезпечують як економічний розвиток країни, так і підвищення якості життя населення, привертають останнім часом значну увагу дослідників. Зокрема, історія становлення та функціонування різних базових ланок соціальної інфраструктури популярні як проблеми урбаністичних студій, що активно розвиваються зараз в Україні і в світі. Попри наявну велику кількість наукових розвідок з історії Харкова, Полтави та Чернігова, дослідження розвитку окремих складових соціальної інфраструктури потратило у поле зору вчених не так давно. Відсутність в історіографії ґрунтовних напрацювань з цієї проблематики унеможливило розуміння процесів та конфліктів, що мали місце в минулому та наявні в сучасному місті. Ґрунтовне вивчення заявленої теми поглиблює цілісне розуміння історії самого міста, взаємодії його структур із мешканцями тощо. Усе це зумовлює актуальність рецензованого дисертаційного дослідження.

Варто відзначити, що проблеми модернізації соціальної інфраструктури є певним викликом для органів міського самоврядування та громадськості сучасної України. Врахування досвіду та стратегій соціальних акторів минулих епох дозволить краще зрозуміти специфіку та перебіг трансформації міських інфраструктурних систем.

Актуалізує дослідження і те, що дисертація виконана у межах науково-дослідної теми кафедри історії України Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна «Політична та соціально-економічна історія України (друга половина XVII – XX ст. Історія Слобожанщини)» (номер держреєстрації – 0112U004753).

У вступі дисертантка логічно й послідовно обґрунтувала актуальність теми, окреслила об'єкт, предмет, хронологічні та територіальні межі дослідження.

Вимоги щодо структури та обсягу дисертаційної роботи витримані відповідно до нормативних положень. Визначена авторкою структура дослідження відповідає меті і завданням, а саме: «характеристика розвитку соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України наприкінці XVIII – на початку XX ст. та встановлення чинників, які вплинули на формування всіх її компонентів». При постановці завдань дослідження було враховано сучасний стан і рівень наукової розробки теми. Поставлені завдання орієнтовані на різнобічний аналіз предмета



дисертаційної роботи, на заглиблення в суть основних її проблем, на можливість широких наукових узагальнень. Новизна підтверджується аналізом дисертації, відповідає зазначеним у ній положенням і є цілком обґрунтованою.

Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів (14 підрозділів), висновків, списку використаних джерел та літератури (798 назв), 33 додатків. Загальний обсяг дисертації – 336 сторінки (із них 198 – основного тексту).

Практичне значення дисертаційної роботи полягає в тому, що вона може бути використана в процесі створення узагальнюючих праць з історії України та українських земель у складі Російської імперії, видань з історії міст та особливостей урбанізації у другій половині XIX – на початку XX ст., у процесі підготовки навчальних посібників з історії міст, при розробці навчально-методичних комплексів з історії міст, міської культури та розвитку міського господарства (с.19).

У першому розділі – **«Історіографія проблеми, джерельна база та методологічні основи дослідження»**, дисертанткою проаналізовано стан наукової розробки та джерельної бази теми, окреслено методологічні основи дослідження. Використання широкого кола літератури засвідчує добру обізнаність авторки з напрацюваннями попередників.

Дослідження історії губернських міст Лівобережної України цілком логічно поділено авторкою на кілька етапів: середина XIX ст. – 1917 рік, радянський та сучасний. Серед загалу праць на кожному з історіографічних етапів вона виділяє дві групи: дослідження історії губернських центрів та праці, в яких знайшли відображення різні спеціальні аспекти соціальної інфраструктури. А. Ховтура відзначає, що науковий інтерес до проблеми умов життєдіяльності населення виник задовго до появи терміну «соціальна інфраструктура» (с.23).

Позитивно, що для характеристики сучасної історіографії інфраструктури міст вона акцентує увагу на виникненні та використанні самого поняття «соціальна інфраструктура» (с.28). Дисертантка підкреслює, що на сьогодні не існує навіть сталого розуміння цього поняття (с. 30), тому науковці включають до соціальної інфраструктури різні компоненти. Відмінністю інфраструктурних досліджень від ретроспективних розвідок з історії того чи іншого технологічного об'єкту є те, що в них проаналізовано ці комплекси на різних рівнях комунікації та їх розглядають як частину соціального, культурного та політичного середовищ.

У світовій історіографії неодноразово ставилися й вирішувалися питання про вплив розвитку базових ланок соціальної інфраструктури на розвиток міста, про проблеми й конфлікти, які вони створювали для містян. Саме з цієї точки зору авторка звертає увагу на губернські міста Лівобережної України. У цілому аналіз історіографії достатньо аналітичний.

**Джерельна база дослідження (§1.2)** представлена різноманітними документами, було залучено такі групи писемних джерел, як законодавчі



акти, статистичні огляди, діловодна документація, періодика, джерела особового походження, довідкові видання та образотворчі джерела. Усі групи джерел достатньо охарактеризовані. Крім того відзначена важливість такого корпусу джерел, як матеріали загальноімперської та місцевої періодики.

Позитивно, що дисертантка звернула увагу на его-документи. Для аналізу нею було залучено щоденники і спогади містян, діячів міського самоврядування та фахівців різних установ соціальної інфраструктури, що дозволило відтворити процес розвитку комунального господарства, торгівлі, культурно-просвітницької справи та практик дозвілля мешканців міст (С. 38).

Використовує А. Ховтура й архівні джерела, зокрема, фонди Центрального державного історичного архіву України в м. Києві (фонди 193, 442, 692,); Державного архіву Чернігівської області (фонд 678) та Державного архіву Харківської області (Ф. 6, 44, 45). Проте увагу на них не акцентує.

Позитивно, що використовуються в роботі Інтернет-ресурси, які, зокрема, дозволяють використати ті документи, доступ до яких на сьогодні неможливий з різних причин. Усі залучені джерела, як правило, взаємодоповнюють одне інше, у багатьох випадках дозволяють здійснити крос-верифікацію і загалом становлять достатню і репрезентативну базу дисертаційного дослідження.

*Методологічний арсенал дисертації* охарактеризований у §1.3 і достатній для розкриття заявленої теми. Оскільки міські студії сьогодні є важливою галуззю історичної науки, для дослідження міста як системного об'єкта використовується інструментарій різних наук. Тому цілком логічно, що методологічною основою дисертаційної роботи став міждисциплінарний підхід, котрий включає підходи соціології, соціальної історії, культурної історії, історичної урбаністики тощо.

А. Ховтура вперше пропонує методику аналізу соціальної інфраструктури. Зокрема, інструментарій акторно-мережевої теорії надав їй можливість виявити тих акторів, котрі мали значення у створенні соціальної інфраструктури в різні періоди та проаналізувати їхню діяльність. Авторка довела, що кожна складова соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України була актором, який впливав на формування комплексу в цілому (С. 43).

Досить цікаві результати просторового розвитку інфраструктурних мереж вдалося отримати і за допомогою історико-картографічного методу.

*У наступних трьох розділах дисертації* виокремлюються важливі проблеми історії розвитку базових ланок соціальної інфраструктури та здійснюється аналіз якісних змін в їхній структурі в хронологічному порядку. Ці зміни дисертантка і розглядає як межі етапів еволюції соціальної інфраструктури. Вона виділяє три етапи в її розвитку, акцентує увагу на основних елементах, що з'являються на тому чи іншому етапі, окреслює їхні відмінні риси, аналізує роль ініціаторів цих змін (акторів). Позитивно, що авторка також прослідковує зміни в стратегіях управління та підходах до



обслуговування містян на кожному з етапів.

А. Ховтура також визначила ті елементи соціальної інфраструктури губернських центрів Лівобережної України, які сформувалися з кінця XVIII до початку XX ст. Важливою перевагою рецензованої роботи є те, що вона дає можливість побачити специфіку формування та трансформації соціальної інфраструктури не окремого міста, а усіх губернських міст Лівобережної України зазначеного періоду, порівняти їх соціальний простір чи культурний ландшафт не лише між собою, а й в контексті розвитку інших міст Російської імперії наприкінці XVIII – на початку XX ст., а у деяких випадках і в контексті світової історії.

На конкретних прикладах показано, що на початок XX ст. Харків випередив за розвитком соціально-побутового обслуговування інші губернські центри Лівобережної України, а за темпами зростання обсягів комунікаційної системи та громадського транспорту Харків не поступався іншим великим містам імперії (с.79). Наприкінці XVIII ст. Харків став справжнім «рекордсменом» зі швидкості розвитку мережі зовнішнього освітлення серед губернських центрів Лівобережної України (с.51–52). Тут уперше серед губернських міст Лівобережної України постало питання про необхідність будівництва водогону (с.53), а на 1910 р. розвиток водогінної справи відповідав середньому загальноімперському показнику з підведення водогонів до житлових приміщень (с. 56). У другій половині XIX – на початку XX ст. Харків був єдиним містом серед губернських центрів Лівобережної України, де функціонували вищі навчальні заклади (університет, інститут, вищі курси). Разом з тим це місто найбільше з-поміж усіх губернських міст Лівобережної України потерпало від невіпорядкованості вуличної мережі (с. 59).

Важливо також, що розпочинаючи аналіз нової наукової проблеми, авторка приділяє увагу виникненню й еволюції тих чи інших термінів, концептів. Приміром, у параграфі «комунальне господарство» зазначається, що «наприкінці XVIII – на початку XX ст. у діловій документації міських самоврядувань, статистичних матеріалах, міській періодиці губернських міст Лівобережної України цей термін не вживався». Дисертантка переконливо пояснює, що застосування поняття «комунальне господарство» до тих явищ, які включає ця дефініція, є доречним (с. 47). Аналогічно описуються й інші сфери. Тобто, спочатку авторка акцентує увагу на тому, що прийнято відносити сьогодні до того чи іншого елементу соціальної інфраструктури, зупиняться на основних функціях цих установ. Потім характеризує перші заклади, які можна віднести до таких установ, визначає їх споживачів, а далі переходить до еволюції систем в різних губернських містах Лівобережної України. Зокрема, аналізуючи мережу культурно-просвітницьких установ (с. 179), вона підкреслює, що наприкінці XVIII – на початку XX ст. влада та громадськість для визначення закладів цього сектору та самих заходів використовували такі дефініції, як «розважальні заклади» та «публічні видовища» (с. 191). А такі терміни, як «промисловість», «фабрика», «завод»



та «мануфактура» з'являються У 1820–1830-х роках у джерелах з історії губернських міст Лівобережної України (с. 67). Традиційне українське поняття «шинок» у різних історичних документах поступово замінювалося найменуваннями «питний будинок», «гербер» та «харчевня», а така категорія стаціонарної торгівлі, як «магазин» виникла у 1830-х роках у містах (с. 107).

А. Ховтура у цілому вірно визначає особливості модернізаційних процесів соціальної інфраструктури в губернських центрах Лівобережної України. Інформаційну комунікацію вона визначає як першу галузь серед компонентів соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України, яка зазначала технічної модернізації. Цією новацією стала перша світова система електрозв'язку – телеграф. У 1857 році в Харкові почало функціонувати телеграфне сполучення, у 1859 році апарати Морзе запрацювали в Полтаві та Чернігові.

Важливими ознаками трансформації соціального простору губернських центрів у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. стала поява інституцій колективної безпеки та соціальної відповідальності. Цьому сприяло виникнення та функціонування дільничної медичної допомоги, районних соціальних опікунств, санітарних попечительств, а також регламентація переважної більшості установ соціальної інфраструктури.

Однією із значних ознак модернізації побутового обслуговування дисертантка вірно визначає появу рекламних оголошень підприємств у періодичних та довідкових виданнях губернських міст Російської імперії (с. 74), що з середини ХІХ ст. стала самостійною структурою повсякденної культури, яка формувала попит та систему цінностей споживача. З 1880-х років реклама стала обов'язковим атрибутом усіх періодичних видань. Зміст тогочасних оголошень маркував тенденції споживчого ринку.

Авторка аналізує причини, які прискорювали чи заважали розвитку тієї чи іншої сфери, вона відзначає, що не всі нововведення розвивалися, а деякі й не приживалися з низки причин. Зокрема, наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. із-за необхідності значних капіталовкладень та наявності штату кваліфікованих кадрів не набула активного розвитку каналізаційна справа (с. 63). Авторці вдалося віднайти документи і висвітлити маловідому раніше сторінку – появу у Харкові у 1910 р. автобусного руху, який у 1913 р. було припинено (с. 90). Дисертантка наводить цікаві факти і щодо появи автомобілів на вулицях губернських міст Лівобережної України, розробку перших правил дорожнього руху для авто. Проте, на думку авторки, автомобілі, як і велосипеди, були для містян більше спортивною розвагою, а не засобами міської мобільності (с. 91).

Важливим є і здійснений дисертанткою аналіз впливу соціальної інфраструктури на культурний ландшафт губернських центрів. Вона вірно відзначає, що під впливом урбанізації та промислового розвитку вже наприкінці ХІХ ст. розпочалося формування масової розважальної культури. Саме у цей період відбулася десакралізація сезонних свят, трансформація їх в засіб розваг, гри, щоденного споживання та отримання ринкового



прибутку. Першою «ластівкою» становлення масової культури у губернських містах Лівобережної України став цирк. Він був за змістом та організацією генетично споріднений з ятками (с. 192-193).

Важливими і пізнавальними є результати аналізу змін у районуванні соціальної інфраструктури міського простору губернських центрів Лівобережної України протягом XIX – початку XX ст. Цей аналіз здійснювався дисертанткою за допомогою історико-картографічного методу. У результаті виявлено, що, приміром, заклади розважальної сфери наприкінці XVIII – у першій половині XIX ст. розташовувалися в центральних частинах губернських міст Лівобережної України, у другій половині XIX ст. тяжіння до центру збереглося, але розширився ареал локалізації установ. На початку XX ст. новостворені народні будинки та певні кінотеатри діяли вже й у робочих районах (с. 200).

Стосовно територіального розташування компонентів культурно-просвітницької мережі, то у всіх губернських містах Лівобережної України у першій половині XIX ст. зберігалося певне тяжіння цієї сфери до центру міста. Цікаво, що мотивацією такої позиції була просторова доступність установ для певної категорії користувачів (с.188). Тогочасні благодійники були переконанні, що відвідування робітником освітніх курсів, лекцій чи читальні стане регулярним, коли він буде бачити просвітницький заклад з вікна власного помешкання. Звернення до картографічного методу показало, що віддалені райони міст стали частиною інтелектуально-культурного ландшафту губернських центрів, хоч цей ландшафт і не був однорідним. Важливими у цьому відношенні є й висновки щодо інших елементів інфраструктури. Приміром, стосовно освітлення вулиць авторка відзначає, що перші ліхтарі споруджували навколо управлінських будівель, тим самим символічно окреслюючи присутність держави в містах, що у цілому відповідає західноєвропейським практикам освітлення міст (с.51-52). Пізніше гасові ліхтарі зустрічалися на околицях, а яскраве електричне зовнішнє освітлення стало своєрідним маркером «престижності» центрального району (с. 57).

Використання історико-картографічного методу дозволило дисертантці також зробити висновок, що на початку XX ст. містяни з різних частин губернських центрів отримали доступ до сучасної медичної допомоги, пожежних частин, установ соціального захисту та садово-паркових зон (с.160). Тобто вдумливе та обґрунтоване використання методів наукових досліджень дозволяє зробити цікаві спостереження навіть на основі уже відомих і давно введених до обігу фактів.

Слід відзначити і уважне ставлення до відомих статистичних даних, які раніше не викликали сумнівів у дослідників. А. Ховтура на основі аналізу даних різних статистичних джерел визначає, що чисельність середніх навчальних установ у 1902 році дорівнювала не 13, як це зазначалося, а була більшою на 10 інституцій (с. 174).

Дисертація містить цікаві і пізнавальні додатки (с.286-336), які



ілюструють історію розвитку соціальної інфраструктури Полтави, Чернігова та Харкова та є суттєвим доповненням до тексту. У них, зокрема, можна простежити локалізацію тих чи інших закладів (Карта АЕ та ін.), побачити, коли було започатковано вуличне освітлення в європейських містах (Додаток Б), стан житлово-комунального господарства Харкова, Чернігова, Полтави та деяких інших міст з середини ХІХ до початку ХХ ст. (Додаток З) тощо.

Відзначаючи позитивні сторони дисертаційного дослідження, вважаю необхідним висловити деякі **зауваження і побажання**.

- При характеристиці джерел дисертантка обходить увагою архівні документи, хоч вони використовуються у роботі. У такому разі потрібно було вказати, які унікальні джерела нею віднайдені і вперше введені до наукового обігу. Із класифікації періодичних видань не зрозуміло, чи використовувалися в роботі відомчі видання, які є надзвичайно інформативними для розкриття багатьох наукових проблем;
- Дисертантка детально аналізує перші випадки вживання поняття «інфраструктура», різні погляди на його суть, зазначає, що до сьогодні не існує єдиного визначення цього поняття та чіткої його типології. Не існує й сталого розуміння поняття «соціальна інфраструктура» (с.30). Але якщо стосовно поняття «інфраструктура» наголошується, що у дисертації використовується найбільш поширена серед науковців типологія для дослідження локальних мереж, що включає виробничу та соціальну інфраструктуру, то було б добре побачити і авторське трактування поняття «соціальна інфраструктура». Це ж стосується й інших важливих понять, приміром таких як «комунальне господарство»
- Аналізуючи соціальний склад читачів губернських центрів Лівобережної України кінця ХІХ – початку ХХ ст., А. Ховтура зазначає, що у залежності від ціни абонентів читачі поділялися на декілька розрядів. Варто було б розшифрувати, які верстви населення/містян належали до того чи іншого розряду, бо це зрозуміло лише стосовно третього розряду Харківської громадської бібліотеки, до якого здебільшого належали учні та студенти. А хто складав найчисельніші перший та другий розряд читачів – незрозуміло. Те ж саме стосовно Полтавської громадської бібліотеки, де існувало п'ять розрядів та чотирьох розрядів читачів Чернігівської бібліотеки, де найчисельнішим був третій та четвертий розряд (с.182);
- Відомо, що важливим елементом громадського простору міст були цвинтарі. В європейських містах, приміром, це були локації, куди протягом тривалого часу найчастіше ходили на прогулянки, побачення і навіть влаштовували ігри, це була цілком нормальна практика. Цікаво, яке місце займали цвинтарі в культурному ландшафті губернських міст Лівобережної України, чи зберігалися ці



традиції протягом періоду, що досліджується? Чи взагалі цвинтарям було місце в соціальній інфраструктурі міста, до якого її елементу вони належали? Те ж саме можна сказати і про культові споруди, оскільки дослідники вважають їх складовою соціально-культурної інфраструктури.

- На с. 90 авторка зазначає, що у Полтаві та Чернігові не було створено трамвайної мережі. А яким транспортом, крім візників, могли користуватися там містяни? Чи були у цих містах омнібуси, лінійки? Цікаво також, чи був представлений такий транспорт у Харкові (у дисертації йдеться про те, що омнібусами добиралися лише до місць літнього відпочинку харківські дачники). Але якщо подивитися на історію транспорту в інших містах, то і омнібуси, і лінійки активно використовувалися до появи конки, що, власне, і знаменує появу міського громадського транспорту;
- Цікаво, на мій погляд, було б простежити тарифну політику на транспорті, показати, якою була середня вартість квитка для людей;
- Підкреслюючи, що автобусне сполучення не набуло розвитку у Харкові, А. Ховтура відзначає, що, «ймовірно, містяни не сприйняли автобус, бо залишилися вірними конці, котра мала відносно регулярне сполучення та значний вагонний парк». Вважаю, що дисертантці варто було б розвинути наведену на с. 90 тезу про конкуренцію трамвая і автобуса, а також проаналізувати швидкість руху та перші аварії. Зокрема, в Києві ідея «підірвати» трамвайне підприємство за допомогою автобусного не була реалізована не в останню чергу через технічні характеристики машин, що в результаті і спричинило припинення автобусного руху. Можливо, аналогічні процеси були характерними і для Харкова;
- На с. 201 зазначено, що «сфера розваг демонструвала неймовірну чутливість до споживчого попиту». Причиною невдач кінопрокатників були маркетингові та менеджерські прорахунки, недостатня якість обладнання та значна конкуренція». Чи можна конкретніше вказати, які саме маркетингові та менеджерські прорахунки призвели до такої великої кількості закритих кінотеатрів?
- У дисертації мають місце помилки граматичного, орфографічного та стилістичного характеру.

Зауваження і рекомендації, висловлені у цьому відгукові, не знижують у цілому позитивного враження від дисертації. Загалом вважаю рецензовану роботу результативною спробою наукового дослідження. Її новизна та наукова вартість, практичне значення не викликають сумнівів.

Основні положення дисертації Ховтури Анастасії Сергіївни «Становлення та модернізація соціальної інфраструктури губерньських міст Лівобережної України (кінець XVIII – початок XX ст.)» пройшли достатню апробацію під час обговорення на засіданнях кафедри історії України Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, наукових



семінарах та конференціях різного рівня. Висновки достатньо аргументовані, базуються на узагальненні та критичному підході до опрацювання масиву опублікованих та архівних джерел.

Результати проведеного дослідження та основні положення дисертації викладені у 12 публікаціях авторки, з них три статті опубліковано у фахових наукових виданнях України, одна стаття в закордонному періодичному виданні, вісім публікацій додатково відображають результати дослідження. Усі опубліковані роботи одноосібні.

Наявні статті та тези повністю відображають зміст дисертації та відповідають вимогам пункту 11 Порядку проведення експерименту з присудження ступеня доктора філософії, Затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 167.

У дисертаційному дослідженні А. С. Ховтури коефіцієнт запозичень складає 16,84 %, тобто порушення норм академічної доброчесності не виявлено.

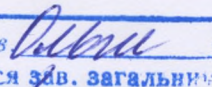
Дисертація А. С. Ховтури виконана на належному науково-теоретичному рівні і є самостійним, ґрунтовним науковим дослідженням. Одержані в роботі висновки науково обґрунтовані й достовірні. У сукупності вони є підсумком всебічного дослідження розвитку соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України наприкінці XVIII – на початку XX ст. та встановлення чинників, які вплинули на формування всіх її компонентів.

За змістовним наповненням, новизною, важливістю наукових результатів дисертаційна робота Ховтури Анастасії Сергіївни «Становлення та модернізація соціальної інфраструктури губернських міст лівобережної України (кінець XVIII – початок XX ст.)» відповідає вимогам Наказу Міністерства освіти і науки України № 40 від 12 січня 2017 р. (zareestrovano в Міністерстві юстиції України від 03 лютого 2017 р. за № 155/30023) та пп. 9–18 «Порядку проведення експерименту з присудження ступеня доктора філософії» (затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 167), а її авторка заслуговує присудження наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 03 – Гуманітарні науки, зі спеціальності 032 – Історія та археологія.

### Офіційний опонент

завідувачка кафедри всесвітньої історії  
Харківського національного  
педагогічного університету імені  
Г.С. Сковороди, професорка,  
докторка історичних наук

Ольга Рябченко

Підпис:   
Засвідчується зав. загальним

10.12.2021

