

ОТЗЫВ

**официального оппонента А.А. Терещенко на диссертацию
Тестова Виталия Николаевича «Железнодорожный транспорт России
в эпоху императора Александра III», представленную на соискание
ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 –
Отечественная история**

Актуальность проблемы, поднятой в диссертации Тестова Виталия Николаевича, подчеркивается тем обстоятельством, что, несмотря на значительное количество исследований и долголетнюю историографическую традицию, большинство вопросов темы оставались открытыми. Вследствие малоизученной в научном отношении проблематики исследование В.Н. Тестова заполняет большую лакуну в исторической литературе, посвященную вопросам истории железнодорожного транспорта России в последней четверти XIX века.

Вместе с тем актуальность настоящего исследования обусловлена назревшей научной и общественной необходимостью углубленного изучения опыта отечественных реформаторов, в свете начавшегося на рубеже XX–XXI веков поэтапного проведения реформы управления федеральным железнодорожным транспортом и создания открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Существенный исторический интерес представляет опыт реформирования железнодорожного транспорта в эпоху императора Александра III, результатом которого являлась нормализация деятельности российских железных дорог, их более эффективное функционирование.

Работа В.Н. Тестова представляет собой удачную попытку комплексного изучения темы применительно к данному историческому периоду. Во введении содержится обстоятельный историографический обзор широкого круга российской и зарубежной научной литературы. Автор, проявил большое научное мастерство, выделив основные этапы периодизации историографии исследуемой проблемы, продемонстрировал основательное знакомство с научными трудами

своих предшественников, сумел вычленил из приведенной историографии необходимый для анализа материал, нашел свое место в обширном объеме исторических исследований, что указывает на оригинальность и инновационность работы.

Предложенная соискателем структура диссертации, основанная на проблемно-хронологическом принципе, соответствует поставленным цели и задачам и адекватно отражает ключевые вопросы исследуемой проблематики. Не вызывают сомнений и вполне оправданы хронологические рамки исследования, ограничивающиеся периодом правления императора Александра III.

Впервые в историографии железнодорожного транспорта России представлены научно обоснованная хронология и всесторонний анализ основных мероприятий правительства Александра III по совершенствованию государственного железнодорожного законодательства, управления и контроля, реформированию управления экономикой отечественного железнодорожного транспорта и созданию государственного (казенного) сектора железных дорог, способствовавших усилению роли государства в сфере управления этим важнейшим видом транспорта.

Соискателем доказано, что в период ухудшения функционирования железных дорог, переставших удовлетворять своему назначению, в целях пересмотра проводимой правительственной политики невмешательства в дела железнодорожных обществ, возникла необходимость учреждения при Государственном совете Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова. Автором проведен анализ деятельности данной межведомственной Комиссии, позволивший убедиться в ее результативности.

В диссертации проанализированы контрольно-финансовые мероприятия российского правительства в отношении государственных и частных железных дорог, безусловно, способствующие упорядочению железнодорожного хозяйства страны.

Исследована история тарифообразования на российских железных дорогах, наглядно продемонстрировавшая несовершенство тарифной системы, обусловившее необходимость коренного пересмотра железнодорожной тарифной политики в сторону усиления руководящей роли государства в тарифной сфере.

Автором исследования выявлены ключевые моменты поэтапного проведения железнодорожной тарифной реформы и ее роль в нормализации деятельности отечественного железнодорожного транспорта. Доказано, что основным звеном в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России стал процесс огосударствления частных железных дорог.

В диссертации показана ведущая роль правительства Александра III в решении сложнейших проблем железнодорожного строительства, являвшегося приоритетным направлением проводимой государственной политики. Первостепенное значение придавалось возведению железных дорог военно-стратегического назначения в целях укрепления западных, восточных и южных рубежей страны.

Исследованы вопросы проектирования и сооружения самой длинной на планете Транссибирской магистрали и ее значение в современной действительности.

Научная новизна исследования заключается в максимальном использовании и анализе автором архивных материалов и извлечений из Полного собрания законов Российской империи (ПСЗ РИ) за 1881–1894 гг., составившим прочную основу исследования. Значительная часть документов впервые введена в научный оборот и позволила объективно осветить проводимую государственную политику в области железнодорожного транспорта.

В целом, представленная диссертация пополнила и расширила материал по истории железнодорожного транспорта России. В научный оборот введен обширный комплекс малоизученных источников; представлены ценные архивные материалы; большой объем статистических данных; составлены сводные таблицы, характеризующие динамику развития железнодорожной и других важных отраслей национальной экономики.

Отдельные аспекты темы, представленные в диссертации, явились первым опытом их научной разработки.

Диссертация В.Н. Тестова состоит из пяти глав: в первых трех из них анализируются все основные правительственные мероприятия по реформированию железнодорожного транспорта России, а в последующих двух – характеризуется приоритетное направление государственной политики – железнодорожное строительство, огромное позитивное влияние которого на развитие этой важной системообразующей отрасли страны трудно переоценить. Центральное место в диссертации занимает процесс реформирования управления отечественным железнодорожным транспортом, заключавшийся в проведении целого ряда железнодорожных реформ.

В первой главе «Совершенствование российского железнодорожного законодательства в 80-х гг. XIX в.» всесторонне освещается деятельность Комиссии Э.Т. Баранова, основным результатом которой явилась разработка проекта реформирования железнодорожного транспорта России. Заслуживают большого внимания вопросы, связанные с процедурой рассмотрения, принятия и утверждения этого важного законопроекта.

Автор особо подчеркнул, что Министр путей сообщения К.Н. Посьет, противодействуя принятию в предлагаемой форме «Общего Устава Российских железных дорог», а также, считая необходимым и принципиальным дальнейшее проведение политики выкупа частных железных дорог в государственное управление, неоднократно ходатайствовал о закрытии Комиссии Э.Т. Баранова. Трудно не согласиться с мнением соискателя, что, несмотря на все разногласия и серьезные коррективы, утвержденный «Общий Устав Российских железных дорог» в статусе закона Российской империи, нельзя не признать событием исключительной важности (С. 94). Автор, безусловно, прав, утверждая, что введение в действие этого нового железнодорожного закона являлось одним из ключевых моментов реформирования управления отечественным железнодорожным транспортом в эпоху императора Александра III. Не вызывают возра-

жений и сформулированные в конце главы соответствующие выводы (С. 95–96).

Вторая глава «Преобразования системы управления и контроля над российскими железными дорогами в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.» начинается с рассмотрения вопросов, связанных с формированием казенного сектора железных дорог страны. Автор констатирует, что в самом начале 1880-х гг. российское правительство приняло решение о возвращении к практике государственного финансирования железнодорожного строительства и проведении политики выкупа в первую очередь убыточных частных железных дорог в казну. Главными причинами таких радикальных мер являлись финансовые банкротства многих акционерных обществ и развал железнодорожного хозяйства (С. 97). Планируемое поступление выстроенных железных дорог, а также выкупленных линий в государственное управление обусловило необходимость учреждения новых управленческих и контролирующих органов. Вследствие того, что эти вопросы практически ранее не освещались в научных трудах по железнодорожной проблематике, соискатель счел необходимым всесторонне осветить круг их деятельности, а также представить подробное изложение правил и инструкций, служивших руководством к действию. В диссертации особо подчеркивается, что в самом начале 1880-х гг. все нововведения, осуществляемые на постоянной основе, тем не менее, имели временный характер. И лишь спустя целое десятилетие, т.е. в начале 1890-х гг., выдержав проверку на прочность, приобрели статус постоянно действующих положений, правил, инструкций, с изъятием из обращения термина «Временные».

Автор, представив цифровые данные ежегодных отчетов Госконтроля, убедительно доказал, что функционирование принятых в казну частных железных дорог стало более эффективным. По мнению В.Н. Тестова, гораздо сложнее решался вопрос об установлении аналогичного контроля за частными железными дорогами (С. 106). Возникшие противоречия между МПС и Госконтролем по поводу того, кто из них будет осуществлять необходимый контроль, лишь усугубляли и без того напряженную ситуацию. Убедительной иллюстрацией тому служат следующие примеры:

люстрацией серьезных разногласий являются помещенные в диссертации записки и представления К.Н. Посьета государственному контролеру Д.М. Сольскому, императору Александру III и Комитету министров.

На наш взгляд, большого внимания заслуживает сюжет, посвященный деятельности образованного по требованию императора Александра III «Особого совещания», в результате которого был решен не только этот спорный вопрос, но и разработаны правила для местных контрольных частей по надзору за эксплуатационными оборотами наиболее задолжавших государству частных железных дорог. Всесторонне проанализировав их работу, автор подчеркивает, что представители Госконтроля успешно справились с поставленными сложными задачами, поскольку валовой доход на подконтрольных частных линиях ежегодно возрастал, а эксплуатационные расходы снижались. Не менее удачным, по мнению соискателя, оказалось проведение Минфином железнодорожной финансовой реформы, в результате которой был установлен надлежащий порядок в расчетах казны с акционерными обществами и устранена возможность бесконтрольной предпринимательской деятельности. Считаем, что эти утверждения В.Н. Тестова и сформулированные им в конце главы выводы не вызывают сомнений и имеют большое научное значение.

Одной из наиболее обширных и интересных является третья глава диссертации «Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.», в которой представлен материал, посвященный разработке вопросов, касавшихся совершенствования железнодорожной тарифной системы и огосударствления частных железных дорог на основе их выкупа в казну. В связи с тем, что некоторые вопросы уже частично исследованы в историко-экономической литературе (например, в работах Э.Г. Нестеровой, А.М. Соловьевой, И.Н. Слепнева), наибольший интерес вызывают новые, впервые вводимые в научный оборот, материалы. В частности, это касается представленных автором отзывов всех подкомиссий, а также заключение самой Комиссии Э.Т. Баранова о неудовлетворительном состоянии тарифного дела в России (С. 140–143). Подтвердив необходимость совершен-

ствования железнодорожной тарифной системы, и учитывая сложность вопроса об упорядочении тарифов, Комиссия Э.Т. Баранова рекомендовала приступать к его решению с крайней осмотрительностью (С. 144).

Автор исследования констатирует, что уже в самом начале 1880-х гг. МПС под руководством К.Н. Посьета стало предпринимать попытки получения необходимых прав на усиление государственного вмешательства в тарифную политику железнодорожных обществ. По справедливому заключению В.Н. Тестова, это были первые решительные меры реального вмешательства в железнодорожную тарифную сферу (С. 147). В результате проведенного анализа соискатель приходит к выводу о том, что лишь со второй половины 80-х гг. XIX в. попытки правительственного вмешательства в сферу коммерческих интересов акционерных обществ постепенно стали принимать более деятельный и решительный характер (С. 162). После всестороннего освещения поэтапного проведения железнодорожной тарифной реформы автору удалось очень обстоятельно рассмотреть процесс выкупа всех частных железных дорог, с 1881 по 1894 г., включительно.

Несомненной заслугой В.Н. Тестова является его стремление к выявлению новых, интересных сюжетов. К примеру, в одном из них при обсуждении вопроса о целесообразности проведения политики выкупа частных железных дорог, автор анализирует не только заседания Комитета министров, но и опубликованные в отечественной периодической печати полемические статьи, к числу которых относится обширная записка С.С. Полякова (С. 209–213).

Существенный интерес, по нашему мнению, представляет всестороннее исследование деятельности образованной в Минфине «Особой Комиссии», заключавшейся в разработке проекта правил о порядке ликвидации дел несостоятельных железнодорожных обществ, а также «Особого совещания» по этому же вопросу. Вследствие того, что финансовые вопросы выкупных операций исследуемого периода уже рассматривались в трудах таких видных российских ученых как П.П. Мигулин, А.П. Погребинский и Е.Е. Хадонов, автор предпринял удачную попытку, что вполне оправдано, всесторонне осветить организацион-

ные правительственные мероприятия по выкупу частных железных дорог, а также процесс их перехода в государственное управление и дальнейшее функционирование в составе казенного сектора российских железных дорог. В этой связи наиболее впечатляющим, на наш взгляд, выглядит анализ в работе правительственных мероприятий по выкупу частной Курско-Харьково-Азовской железной дороги (С. 223–229).

Естественно, что всестороннее освещение процесса огосударствления частных железных дорог не исключает необходимость рассмотрения некоторых важных финансовых вопросов. На главный из них: «Во что обошлось государству и всем налогоплательщикам страны это крупномасштабное и весьма дорогостоящее мероприятие?» – автор, произведя самостоятельные подсчеты выкупной стоимости частных железных дорог не только в отдельные периоды времени, но и, что особенно важно, в целом за 1881–1894 гг., а также, сформулировав соответствующие выводы по данной главе, представил вполне исчерпывающий ответ. Существенный интерес представляет предложенная В.Н. Тестовым периодизация основных этапов огосударствления частных железных дорог в исследуемый период времени.

Вполне логичным, на наш взгляд, представляется вывод соискателя о том, что результатом преобразований в целом стали нормализация деятельности и дальнейшее поступательное развитие железнодорожного транспорта России на рубеже XIX–XX вв. Несмотря на то, что в подтверждение правильности данного заключения не приведено убедительных доказательств, видимо, из-за опасения нарушения установленных хронологических рамок, гарантом вполне может стать рассмотренное В.Н. Тестовым в последующей главе приоритетное направление проводимой правительственной политики – железнодорожное строительство, оказавшее большое позитивное влияние, как на развитие самого отечественного железнодорожного транспорта, так и всех ведущих отраслей национальной экономики. По сути, это опять отдельно взятая, очень сложная, но успешно раскрытая автором тема, вполне органично примкнув к предыду-

щим и последующей главам, удачно завершила решение поставленных перед исследованием конкретных задач.

Нельзя не отметить и то обстоятельство, что, несмотря на множество публикаций, посвященных различным вопросам истории Транссибирской магистрали, вполне очевиден новаторский подход к изложению и этой весьма непростой, важной темы, раскрытие которой осуществлено в пятой главе (С. 353–421). Автор сумел аргументировано доказать, что инициатором строительства этой самой длинной на планете железной дороги являлся сам император Александр III. Именно в его эпоху были пройдены первые самые трудные шаги: произведены все необходимые изыскания и уже в самом разгаре находились строительные работы на всех запланированных участках трассы, и лишь их завершение относится к периоду правления императора Николая II. После ознакомления с представленными в тексте диссертации сюжетами многочисленных совещаний Комитета министров и Комитета Сибирской железной дороги по проблемам ее проведения, совсем по-другому представляется роль российского правительства в реализации грандиозного проекта этого гигантского сооружения.

Важно подчеркнуть, что тщательный анализ материала докторской диссертации В.Н. Тестова и целого ряда других его работ, приводит нас к убеждению, что, соискатель, обладая хорошим стилем и всеми необходимыми качествами, присущими истинному исследователю, сумел в результате глубокого изучения весьма широкого круга ценных и зачастую очень редких источников, всесторонне осветить основные аспекты проводимой правительственной политики в области железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III, ознаменовавшуюся реформированием управления этой жизнеобеспечивающей отраслью государства, а также строительством важных в стратегическом и экономическом отношении железных дорог, оказавших большое позитивное влияние на экономическое и культурное развитие России, надежное укрепление ее рубежей.

Оценивая, в целом, положительно диссертацию Виталия Николаевича Тестова, вместе с тем, по некоторым исследуемым в диссертации вопросам, выскажем некоторые замечания:

1. Несмотря на то, что в третьей главе исследования содержится очень интересный материал, где всесторонне проанализирован процесс выкупа частных железных дорог посредством возмездной национализации, текст диссертации воспринимался бы значительно лучше, если бы автор составил итоговые таблицы по огосударствлению частных железных дорог с определением выкупной стоимости и поместил бы их в приложениях.

2. Автор вполне удачно включил в текст характеристику многих государственных деятелей, в том числе некоторых руководителей министерств и ведомств страны, принимавших деятельное участие в реформировании железнодорожного транспорта. Однако соискатель оставил за кадром главных действующих лиц той эпохи – нескольких министров путей сообщения, периодически сменявших друг друга на этом высоком руководящем посту. Содержание диссертации значительно обогатилось бы интересной биографической информацией, поскольку каждый из них внес свой определенный вклад в развитие отечественной железнодорожной сети.

3. В тексте диссертации четвертого параграфа четвертой главы содержится много таблиц, которые следовало бы расположить в приложениях, что существенно облегчило бы усвоение предлагаемого материала.

Вышеуказанные замечания носят дискуссионный характер и несколько не снижают очень высокий уровень научной работы В.Н. Тестова.

В целом, как сама диссертация, так и ее оформление, производят благоприятное впечатление, являясь наглядным примером самостоятельного, оригинального и зрелого научного исследования.

Следует особо подчеркнуть, что несомненным достоинством работы являются помещенные в конце диссертации приложения, в которых содержатся итоговые таблицы, характеризующие динамику развития железных дорог России и других ведущих отраслей национальной экономики (С. 492–498).

Вполне оправдано, что автор счел целесообразным поместить копии наиболее раритетных источников в приложениях своих монографий: копии разработанного Комиссией Э.Т. Баранова первоначального проекта «Общего Устава Российских железных дорог» и в качестве сравнения утвержденный в 1885 г. этот важный железнодорожный закон, который составил прочную основу российского железнодорожного законодательства; различные временные правила, которыми руководствовались в своей деятельности представители государственного контроля на казенных и частных железных дорогах страны.

Автореферат и другие публикации соискателя полностью отражают содержание диссертации. Автор внес крупный личный вклад в разработку важной проблемы изучения исторического развития железнодорожного транспорта страны. Основные результаты диссертации изложены в 48 научных работах соискателя общим объемом 108,5 п.л., в т.ч. 6 монографий, 16 статей, изданных в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных экспертным советом ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации, и 26 статей, опубликованных в материалах международных, всероссийских, региональных и межвузовских научно-практических конференций, а также в различных сборниках научных трудов, вышедших в свет за период 2004–2013 гг.

Содержание диссертации способствует углублению, а в некоторых случаях и пересмотру традиционных взглядов на роль и степень участия российского правительства в проведении важнейших мероприятий, способствовавших нормализации деятельности российских железных дорог. Материалы и выводы диссертации могут использоваться при создании обобщающих научных трудов и подготовке учебных пособий по истории железнодорожного транспорта России, в лекционных курсах при изучении отечественной истории в учреждениях высшего профессионального образования. Содержание диссертации представляет определенный интерес для структур ОАО «Российские железные дороги», занимающихся информационным обеспечением деятельности данной компании, а также при анализе современной экономической ситуации на отечественном железнодорожном транспорте в условиях рыночной экономики.

Диссертация В.Н. Тестова, безусловно, является солидным научным трудом и вполне может стать прочным фундаментом для дальнейших научных исследований по железнодорожной тематике, поскольку история российских железных дорог – это история постоянного совершенствования, изменений и преобразований.

Считаю, что диссертация Тестова Виталия Николаевича полностью соответствует специальности 07.00.02 - Отечественная история, требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук, а ее автор Виталий Николаевич Тестов заслуживает присуждения ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент:

член корреспондент РАН, профессор
доктор исторических наук, профессор
кафедры истории России Курского
государственного университета

305000, г. Курск, ул. Радищева, д. 33.

тел: 8 (4712) 56-02-64

e-mail: kurskgu@kursk-uni.ru

