

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию В.Н. Тестова

«Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III», представленную на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

В историографии железнодорожного транспорта России последнего времени все заметнее проявляется интерес к исследованию каждой из значимых вех на пути его становления и развития. Об этом свидетельствуют многочисленные публикации по железнодорожной тематике дореволюционного периода. В данной связи несомненный интерес представляют работы, посвященные изучению проблем реформирования этой важной отрасли государства. Обращение к опыту российских реформаторов продиктовано насущной потребностью совершенствования управления железными дорогами страны в современной действительности. Таким образом, ни научная новизна диссертации В.Н. Тестова, ни ее актуальность сомнений не вызывают. Важно подчеркнуть, что диссертант весьма скромно оценил научную новизну своего исследования. Решение крупной проблемы, заключающейся в комплексном изучении развития отечественного железнодорожного транспорта, сопровождавшегося его реформированием и продолжавшимся железнодорожным строительством в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в., существенно расширяет представления научной общественности о степени участия российского правительства в железнодорожном деле и, главное, конкретных государственных деятелей, принимавших непосредственное участие в разработке и реализации важных мероприятий по совершенствованию системы управления и контроля над государственным (казенным) и частным секторами российских железных дорог.

Не вызывает возражений и определение автором хронологических и территориальных границ исследования, а используемые в диссертации

методологические подходы и разнообразные методы исторического анализа, безусловно, способствовали достижению поставленной научной цели и наиболее полному решению намеченных задач, а, следовательно, и получению достоверных результатов.

Структура диссертации выбрана в соответствии с предельно чётко сформулированными целью и задачами исследования и обладает внутренним единством. Названия глав и параграфов обусловлены логикой исследования и в полной мере отражают их содержание.

Представленный также во введении историографический обзор свидетельствует о том, что В.Н. Тестов, глубоко и основательно изучив работы своих предшественников, пришёл к закономерному выводу об отсутствии научных трудов по истории железнодорожного транспорта России в период правления императора Александра III, что и предопределило обращение к данной научной проблеме. Заслугой автора является широкое привлечение ценных и очень редких источников, подразделявшихся в зависимости от их значимости на шесть основных групп. В первую очередь – это законодательные акты из ПСЗ РИ за 1881 – 1894 гг., многочисленные архивные материалы, важная документация Департамента законов Госсовета, сборники постановлений, правил и инструкций по строительству и эксплуатации российских железных дорог. Большое значение для раскрытия темы имеют труды Комиссии Э.Т. Баранова, различные ведомственные издания, отчетные материалы Госконтроля, Временного управления казённых железных дорог, Комитета Сибирской железной дороги, а также информация из газетных и журнальных статей по железнодорожной тематике исследуемого периода.

Центральное место в диссертации занимает процесс реформирования железнодорожной отрасли страны, освещению которого автор посвятил первые три главы. Особо подчеркивая данное обстоятельство, необходимо обратить внимание на комплексный подход к решению этой важной научной проблемы. По существу, диссертант в хронологическом порядке воссоздал

объективную целостную картину процесса реформирования отечественного железнодорожного транспорта. Особое внимание обращает на себя тот факт, что за весьма короткий исторический период времени, в основном всего за одно десятилетие, российскому правительству удалось завершить целый ряд железнодорожных реформ, практически коснувшихся всех сторон железнодорожного дела.

Первая глава диссертации (с. 39 – 96) посвящена анализу проблем, связанных с реформированием управления отечественным железнодорожным транспортом. Диссертант оказался совершенно прав, когда при выяснении причин, обусловивших необходимость учреждения межведомственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, представил вводный обзор развития отечественных железных дорог вплоть до исследуемого периода. Без данного обзора, как нам представляется, весьма трудно было бы разобраться в сложных железнодорожных вопросах.

В результате подробного рассмотрения основных условий создания акционерных обществ, в ведении которых находились в те времена почти все железные дороги страны, автор совершенно справедливо отмечает, что существовавший порядок выдачи концессий на железнодорожное строительство допускал возможность отсутствия капиталов у предпринимателей. Вместе с тем, приведенные данные о поперстной строительной стоимости железных дорог в России и в странах Западной Европы, а также в США, подтверждают вывод диссертанта о том, что российские железные дороги оказались не самыми дешевыми в мире, но и не самыми дорогими. Однако он также, безусловно, прав, утверждая, что из всех строившихся в России самых крупных предприятий, наиболее дорогостоящими являлись отечественные рельсовые пути.

Объективно оценивая поощрительную правительственную политику в области железнодорожного транспорта, В.Н. Тестов приходит к выводу, что основанием для принятия таких вынужденных мер послужило понимание

руководством страны все возрастающего значения железных дорог как транспортного катализатора для форсирования промышленного развития и обеспечения стратегической безопасности. Без государственной поддержки вряд ли так быстро удалось бы создать целую железнодорожную сеть (с. 43). С подобным выводом, на наш взгляд, трудно не согласиться.

Важно подчеркнуть, что свои наблюдения, утверждения и формулируемые выводы он, как правило, подкрепляет убедительной аргументацией. К примеру, в подтверждение необходимости проведения первого всестороннего исследования железнодорожной сети России автор цитирует доклад министра путей сообщения К.Н. Посьета императору Александру II, где указываются основные причины неудовлетворительного состояния железнодорожного транспорта, заключавшиеся не только в несовершенстве системы управления, но и в значительной мере в недостаточном влиянии правительства на железнодорожных предпринимателей, в недостатке законов, призванных регулировать отношения правительства, пассажиров и грузовладельцев к железным дорогам, а также «в недостаточно прочном сосредоточении правительственных сил и органов при охране государственных и общественных интересов, затрагиваемых личным интересом частной предприимчивости» (с. 48). Диссертант подчеркивает, что именно руководитель транспортного ведомства, обратив внимание самого монарха на большие проблемы, стоявшие перед железнодорожным транспортом страны, выразил просьбу об учреждении специальной межведомственной Комиссии, которая и должна была заняться их исследованием.

Представленный в диссертации окончательный вариант распределения железных дорог по районам и полный списочный состав подкомиссий позволяет подробно ознакомиться с тем огромным объемом предстоящих исследований. Важно подчеркнуть, что в процессе работы были изданы четырехтомные труды Комиссии Э.Т. Баранова, поэтому можно лишь приветствовать предпринятую автором попытку осветить основное

содержание таких ценных, но очень малоизученных в историко-экономической литературе источников.

Диссертант отмечает, что в результате исследования практически все подкомиссии, документально подтвердив факт неудовлетворительного состояния многих российских железных дорог, пришли к убеждению о невозможности решения накопившихся проблем посредством паллиативных правительственных мер, потому как ни перемены в личном составе управлений, ни даже субсидии не способны кардинально изменить ситуацию к лучшему (с. 61).

Для четкого представления удручающего положения дел В.Н. Тестов цитирует выдержку из отчета Э.Т. Баранова, в которой указываются миллиардные затраты государственных средств на строительство и дальнейшее поддержание существовавшей железнодорожной сети. С цифрами в руках автор убедительно смог доказать, что вследствие таких огромных расходов российское правительство имело полное право на вмешательство в дела акционерных обществ и установление постоянного жесткого контроля над ними.

Автор подчеркивает, что в результате исследования Комиссия Э.Т. Баранова пришла к выводу о недостаточном влиянии правительства на железнодорожное предпринимательство и необходимости издания общего для всех железных дорог закона. И тут возникает вполне правомерный вопрос: «А стоило ли вообще проводить такое широкомасштабное, очень дорогостоящее исследование, если эти проблемы еще до учреждения Комиссии Э.Т. Баранова уже озвучил министр путей сообщения К.Н. Посьет? Не проще было бы сразу приступить к их решению совместными усилиями причастных министерств и ведомств страны?».

К сожалению, конкретного ответа в первой главе диссертации нет. Разобраться в этих вопросах можно лишь после подробного ознакомления с материалами последующих двух глав. В них указывается, что выводы такой компетентной Комиссии послужили поворотным моментом в проводимой

правительственной политике невмешательства в дела акционерных обществ в сторону усиления роли государства в сфере управления отечественным железнодорожным транспортом. Приводя убедительные доводы, подтверждающие разрозненность действий различных министерств и ведомств страны, а порой и очевидное, нескрываемое противостояние между ними, диссертант совершенно прав, считая, что лишь совместными усилиями оказалось возможным навести надлежащий порядок в тарифно-финансовой сфере, определяющей экономическое положение отрасли, а также установить строгий контроль над акционерными обществами. Объективно оценив деятельность причастных министерств и ведомств России, диссертант сформулировал ряд новых выводов, безусловно, имеющих большое научное значение.

Интересные результаты получены В.Н. Тестовым в третьей главе (с. 135 – 248) при исследовании проблем, непосредственно связанных с проводимой российским правительством политикой выкупа частных железных дорог в государственное управление и железнодорожной тарифной реформой. Для подтверждения необходимости проведения железнодорожных реформ автор представил достоверный фактический материал, справедливо обратившись к трудам таких ведущих российских ученых-экономистов, специалистов по железнодорожному делу, как А.И. Чупров, Д.И. Пихно, С.Ю. Витте, К.Я. Загорский, П.И. Георгиевский, А.П. Субботин, Н.Е. Гиацинтов, которые активно выступали за государственное вмешательство в сферу управления железнодорожным транспортом и тарифную политику. Их достижения в этой области, бесспорно, способствовали раскрытию избранной темы.

Рассматривая очень важный вопрос о необходимости огосударствления частных железных дорог посредством возмездной национализации, диссертант, как нам представляется, приходит к правильному выводу о том что, кроме финансовой несостоятельности акционерных компаний, одной из причин выкупа частных железных дорог в казну, была потребность в

государственной реорганизации и централизации отечественной железнодорожной сети, открывавших совершенно новые перспективы для развития всех ведущих отраслей национальной экономики. Судя по богатству содержания, третья глава является одной из лучших в диссертации.

Из текста диссертации видно, что с самого начала исследуемого периода МПС прилагало огромные усилия и для решения тарифного вопроса, являвшегося одним из самых сложных в экономической жизни России. Диссертант совершенно прав, утверждая, что поэтапное, в течение целого ряда лет, проведение железнодорожной тарифной реформы осуществляло МПС. Завершающий этап реформирования будет осуществлен уже под эгидой Минфина, которому удалось успешно справиться с решением всех намеченных задач по переходу к государственному регулированию железнодорожных тарифов. В подтверждение автор представил очень содержательный материал о деятельности образованных в Минфине новых тарифных учреждений (с. 178 – 198).

Нельзя не отметить, что яркий колорит картине преобразований придали многочисленные сюжеты заседаний Государственного совета, Комитета министров, Особых совещаний и, наконец, отдельных комиссий по железнодорожным вопросам. Не менее важным представляется и цитирование таких ценных и очень редких источников как переписка руководителей заинтересованных министерств и ведомств страны (К.Н. Посьета, Д.М. Сольского, Э.Т. Баранова), а также их записки, представления, ходатайства, адресованные непосредственно императору Александру III и другим высокопоставленным лицам. Несомненной заслугой В.Н. Тестова является включение в текст диссертации объективных характеристик многих видных государственных деятелей, принимавших непосредственное участие в разработке и реализации железнодорожных реформ, которые лишь подтверждают их незаурядные способности, умение находить верные пути решения сложнейших проблем.

Безусловным достоинством работы является объективное воссоздание исторической картины происходящего через призму внимания к личности императора Александра III. Несмотря на отсутствие информации о его биографии, автору удалось представить в тексте диссертации яркие сюжеты многочисленных совещаний и осуществляемых правительственных мероприятий так, что в них отчетливо проявляется образ этого поистине сильного духом человека, способного адекватно оценивать ситуацию и принимать взвешенные политические решения. В данной связи убедительной иллюстрацией является последняя глава, где диссертант, исследуя вопросы реализации грандиозного проекта строительства Транссибирской магистрали, инициатором которого был сам император, очень трогательно и, главное, правдиво отразил всеобщую боль по случаю его преждевременной смерти. А проведение исторических параллелей между исследуемым периодом и современной действительностью убедительно доказывает неразрывную связь времен и поколений. Автор подчеркивает, что воссоздание памятников императору Александру III является наглядным примером искреннего уважения благодарных потомков.

Четвертая глава диссертации (с. 249 – 352) посвящена рассмотрению вопросов железнодорожного строительства, последующей эксплуатации выстроенных железных дорог и их влиянию на экономическое и культурное развитие России. При освещении этих проблем автор, строго соблюдая хронологические рамки, касается исключительно исследуемого периода. Подобное ограничение, на наш взгляд, вполне допустимо, поскольку представляется возможность углубленного рассмотрения сложных проблем и их решения правительством Александра III, а не поверхностного обзора железнодорожного строительства в последней четверти XIX в. При этом заслугой диссертанта является его удачное нахождение наименее исследованных в исторической литературе вопросов.

Анализируя возведение стратегической железнодорожной сети для укрепления западных и южных рубежей Российской империи, автор

приходит к выводу, с которым нельзя не согласиться, о руководящей роли российского правительства в решении этих сложных проблем. В целом убедительный вывод В.Н. Тестов подкрепляет скрупулезным анализом начального этапа становления сданных в эксплуатацию военных железных дорог и их влияния на развитие регионов, по которым они пролегли. Подобный подход к рассмотрению процесса железнодорожного строительства имеет существенные преимущества, поскольку позволяет объективно оценить правильность и результативность принимаемых правительственных решений.

Диссертант привёл неопровержимые доказательства в пользу успешного функционирования большинства выстроенных железных дорог, т.е. данные о получении чистого дохода от пассажирских и грузовых перевозок. Комплексный подход к исследованию имеет весьма существенное значение, поскольку в исторической литературе железнодорожное строительство – как приоритетное направление государственной политики в основном рассматривается без дальнейшего анализа работы сданных в эксплуатацию железных дорог и оказываемого ими влияния на экономическое и культурное развитие России. С этой точки зрения, научный труд В.Н. Тестова выгодно отличается от работ других исследователей.

Настоящая диссертация, представляя собой качественно новый шаг в изучении темы, является одним из первых фундаментальных исследований по истории железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III. В.Н. Тестов внес существенный личный вклад в изучение целого комплекса актуальных проблем истории России XIX в.

В диссертации впервые подробно проанализированы причины, обусловившие необходимость проведения первого в истории российских железных дорог всестороннего исследования. В работе также впервые по-новому рассмотрен и интерпретирован ряд малоизученных аспектов темы, например, железнодорожная контрольно-финансовая реформа. Весьма удачно сочетаются результаты макро- и микроанализа. Так, на основе

изучения огромного количества источников автору удалось показать роль отечественного транспорта в экономическом и культурном развитии России. Но не остались в тени и каждая из выстроенных в исследуемый период железных дорог. Диссертант провёл скрупулёзный анализ становления и начального этапа развития конкретных, отдельно взятых линий, наглядно продемонстрировав, как некоторым из них удалось так быстро после открытия оказать позитивное влияние на развитие своих регионов, а, следовательно, и в целом всей страны.

Отмечая несомненные положительные стороны диссертационного исследования В.Н. Тестова, необходимо высказать некоторые соображения и пожелания, которые могут быть учтены в дальнейшей научно-исследовательской деятельности:

1. Стремление автора к пространному цитированию различных источников может быть вполне оправдано лишь по отношению помещенного в тексте диссертации содержания проекта реформирования управления железнодорожным транспортом, первоначально разработанного Комиссией Э.Т. Баранова (с. 64 – 66), которое, безусловно, способствует лучшему усвоению этого важного документа. В остальных случаях цитаты можно было бы представлять в более сокращенном варианте.

2. Высокая информационная насыщенность последнего параграфа четвертой главы диссертации иногда имеет побочный эффект, поскольку текст оказывается перегруженным фактическим и особенно цифровым материалом. Было бы целесообразно перенести итоговые таблицы, характеризующие динамику развития конкретных железных дорог, из текста в приложения, это придало бы большую наглядность содержанию диссертации.

3. В этом же параграфе, автор, приводя данные по перевозке животноводческой продукции, утверждает о менее интенсивном развитии данной отрасли по сравнению с растениеводством. Для подобного утверждения желательно было исследовать вопросы развития обеих

сельскохозяйственных отраслей в зависимости от наличия железных дорог в регионах и на основе полученных результатов представить аргументированный ответ.

Критически анализируя и оценивая диссертацию В.Н. Тестова, следует отметить, что вышеизложенные соображения и пожелания не подвергают сомнению очень высокую положительную оценку научных результатов и выводов. Достоверность полученных исследователем результатов сомнений не вызывает, вследствие того, что они были апробированы в 48 публикациях, к числу которых относятся шесть объемистых монографий и 16 статей, опубликованных в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ. Содержание диссертации в должной степени отражено и в автореферате.

Считаю, что по актуальности, новизне, теоретической и практической значимости, объему исследования, уровню обобщений и анализа фактического материала, а также оформлению диссертация и автореферат В.Н. Тестова соответствуют требованиям, предъявляемым ВАК РФ к докторским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент
доктор исторических наук,
доцент кафедры «История»
федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения высшего профессионального
образования «Петербургский
государственный университет
путей сообщения
Императора Александра I»
(Петрозаводский филиал)
185000, Россия, Республика Карелия,
г. Петрозаводск, ул. Мичуринская, д. 5
тел: 8 (8142) 78-33-43
<http://www.pgups-karelia.ru>

А.А. Голубев

Подпись руки *А.А. Голубева*
удостоверяю.
Начальник Службы управления персоналом
университета *Г.Е. Егорин*
31 марта 2015 г.

