

«УТВЕРЖДАЮ»



Ректор Воронежского государственного  
технического университета, д-р техн. наук, проф.

Петренко В.Р.

2015 г.

## ОТЗЫВ

ведущей организации – Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Воронежский государственный технический университет» на диссертацию Тестова Виталия Николаевича «Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III», представленную к защите на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Актуальность темы диссертационного исследования определяется местом и ролью железнодорожного транспорта в экономической и культурной жизни России. Повышенное внимание к данной проблематике проявляется в периоды активного реформаторского процесса, когда особенно значимыми становятся личности, принимавшие непосредственное участие в разработке и реализации железнодорожных реформ.

Избранная диссертантом тема имеет большое научно-практическое значение, определяемое необходимостью объективного исторического анализа ранее осуществленных преобразований на железнодорожном транспорте страны с выяснением актуальных проблем и, главное, позитивных итогов. Познание исторического опыта отечественных реформаторов будет способствовать более успешному проведению преобразований в современных условиях, а также совершенствованию государственной железнодорожной политики.

Научная новизна исследования заключается в комплексном подходе к изучению правительственной политики в области железнодорожного транспорта России, когда все актуальные проблемы рассматриваются в их

логической взаимосвязи. Выводы диссертационного исследования вносят ряд уточнений в существовавшие представления о роли российского правительства в решении сложных железнодорожных проблем. Кроме того, результаты работы существенно дополняют и конкретизируют представления о развитии железных дорог России изучаемого периода. В этой связи диссертационное исследование В.Н. Тестова заполняет существующую в отечественной историографии лауну.

Проведенный анализ степени изученности проблемы позволил диссертанту убедиться в том, что в имеющихся научных трудах российских и зарубежных ученых содержится ценный фактический материал по истории железнодорожного транспорта исследуемого периода. Выявив особенности каждого из трех основных этапов историографии заявленной темы, В.Н. Тестов сформулировал обобщающие выводы и обосновал необходимость обращения к данной научной проблеме.

Определенные диссертантом объект и предмет исследования, сформулированные цель и задачи, хронологические и территориальные рамки, а также выбор соответствующей методологии полностью соответствуют заявленной теме и обеспечивают объективность, глубину и необходимую степень конкретизации и аргументации исследуемой научной проблемы.

Основой диссертации является весьма широкий круг малоизученных и зачастую очень редких источников, извлеченных из Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Российской государственной библиотеки (РГБ), научно-технической центральной библиотеки Министерства путей сообщения, государственной публичной исторической библиотеки, находящихся в г. Москве, а также Российского государственного исторического архива (РГИА), Центрального государственного исторического архива (ЦГИА) и Российской национальной библиотеки (РНБ), расположенных в г. Санкт-Петербурге. Автор стремился выявить



документы, которые наиболее обстоятельно и объективно отражают исторический процесс – это подтверждает несомненную ценность проведенного исследования.

Структура диссертации выстроена таким образом, что для достижения намеченной цели диссертанту, на наш взгляд, вполне удалось справиться с решением конкретных научно-исследовательских задач. Вполне логичным представляется его стремление к совмещению лаконизма и содержательности текста диссертации. В конце каждой главы представлены сформулированные В.Н. Тестовым соответствующие выводы.

В диссертации сосредоточен большой фактический материал, глубоко осмысленный и продуманно использованный. Положения диссертации подтверждаются всеми имеющимися в распоряжении диссертанта материалами. Все факты используются в контексте исторических событий.

Многоаспектность темы позволяет нам выделить сразу несколько конкретных аспектов, которые по праву занимают центральное место в диссертации В.Н. Тестова. Поэтому вполне справедливым считаем указать на все первые три главы, всесторонне освещавшие процесс реформирования железнодорожного транспорта России. В каждой из трех глав раскрывается самостоятельная отдельная тема, но, в сущности, составляя единое целое, в них всестороннее освещаются вопросы, непосредственно касавшиеся преобразований на железнодорожном транспорте России, осуществленных посредством целого ряда железнодорожных реформ. Через все три главы красной нитью проходят мысли, идеи, выводы Комиссии Э.Т. Баранова, благодаря которым стал возможен поворот в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного хозяйства. Так, содержательный и интересный материал первой главы, посвященной анализу проблем совершенствования законодательной базы деятельности железнодорожного транспорта России, существенно обогащается представленной во второй главе информацией о совершенствовании системы управления и контроля над этим важным видом транспорта.

Заслуживающими самого пристального внимания являются утверждения диссертанта о том, что в результате поэтапного, в течение целого десятилетия, проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы, правительству Александра III удалось создать эффективно действовавшую систему контроля над казенным и частным секторами российских железных дорог (С. 134).

Логичным продолжением предыдущих двух глав является третья глава, в которой освещается процесс реформирования управления экономикой железнодорожного транспорта России, заключавшийся в поэтапном проведении тарифной реформы и проведении политики выкупа частных железных дорог в казну.

По заключению Комиссии Э.Т. Баранова, проведение правительственной политики невмешательства в дела многочисленных акционерных обществ, в ведении которых находились почти все железные дороги страны, привело к тому, что уже к началу 1880-х гг. большинство из них, систематически не выполняя взятых на себя обязательств, пребывали у государства в неоплатном долгу, т.к. задолженность казне в целом достигла порядка 1,1 млрд. руб. (С. 202). Бесперспективность подобной политики обусловила необходимость преобразований на железнодорожном транспорте страны, В.Н. Тестов предпринял попытку, и что особенно важно – это ему вполне удалось, по крупицам собрав и проанализировав огромный круг разнообразных и зачастую очень редких источников, многие из которых впервые вводятся в научный оборот, в хронологическом порядке воспроизвести каждую из проведенных реформ.

Безусловно, приложенные старания увенчались успехом. К тому же хорошо продуманный план изложения позволил сформировать развернутое представление достоверной исторической картины процесса реформирования железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III. По существу, за очень короткий исторический промежуток времени российскому правительству удалось установить надлежащий порядок в



расчетах казны с акционерными обществами, исключить возможность бесконтрольной предпринимательской деятельности, а также осуществить переход к государственному регулированию железнодорожных тарифов. Так, появился первый отечественный опыт управления казенными и частными железными дорогами, который и в современных условиях может иметь не только научное, но и практическое значение. Вполне обосновано обращение диссертанта к анализу железнодорожных проблем в масштабах всей Российской империи, позволившему всесторонне осветить все правительственные мероприятия по их решению.

В связи с тем, что всестороннее освещение преобразований все же было бы недостаточно полным для воссоздания объективной целостной картины развития железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. и роли российского правительства в этом процессе, то автору пришлось усложнить задачи, включив в исследование и приоритетное направление государственной политики – железнодорожное строительство. Более того, подробно проанализированы вопросы эксплуатации выстроенных железных дорог, а также их влияние на экономическое и культурное развитие России, надежное укрепление ее рубежей (С. 249-352). Нужно признать, что решение этих крайне сложных задач оказалось по силам нашему диссертанту. Так, важнейшей составной частью диссертации стала четвертая глава, представившая наглядную иллюстрацию развития отечественных рельсовых путей исследуемого периода.

Вследствие того, что одним из самых приоритетных направлений железнодорожного строительства с начала 1890-х гг. являлось проведение железных дорог к восточным окраинам страны, автор, разумеется, не мог оставить за кадром такой важнейший аспект проводимой правительственной политики. Таким образом, пятая глава посвящена исследованию проблем проектирования и сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути. Вполне логично, что подробным рассмотрением правительственных

мероприятий по реализации грандиозного проекта сооружения самой длинной на планете Транссибирской магистрали, ее роли в современной действительности и завершилось воссоздание объективной реальной картины развития отечественной железнодорожной сети в эпоху императора Александра III.

В.Н. Тестов продемонстрировал умение тщательно и глубоко анализировать источники, скрупулезно изучать историко-экономическую литературу и поэтому положения, выносимые на защиту, равно как и заключение, в котором сформулированы основные выводы диссертации, достаточно убедительны, подтверждены фактическим материалом, приведенным в тексте работы и, в целом, не вызывают возражений. Заслуга автора состоит в том, что он не упрощая сложных проблем, стоявших перед железнодорожным транспортом России, сумел аргументировано доказать ведущую роль правительства Александра III в их решении.

Всестороннее освещение правительственных мероприятий по реформированию отечественных железных дорог и железнодорожному строительству, позволяет по-новому взглянуть на роль и степень участия российского правительства в решении железнодорожных проблем. А вполне уместное представление характеристик многих видных государственных деятелей, непосредственно участвовавших в их разработке и реализации, существенно обогатило ранее имевшиеся сведения их биографий.

Несмотря на достоинства и общую весьма высокую оценку проделанной В.Н. Тестовым работы, целесообразно выразить некоторые замечания:

1. Во введении не оправдано сужен историографический анализ литературы советского и постсоветского периодов. Дается, главным образом, перечень изданных трудов, хотя и подчеркивается их важность и значимость. Без внимания остались и диссертационные исследования, которые имеют непосредственное отношение к представленной работе.



2. Целесообразно было бы вопрос о роли железнодорожного транспорта в экономическом и культурном развитии России в 80-х – первой половине 90-х годов XIX в. изложить не в пределах одного 4-го параграфа 4-ой главы, а рассмотреть его шире в объеме целой главы и к тому же отразить данный вопрос в названии темы диссертации, тем самым придав проблемный характер всему исследованию.

Важным дополнением к материалу данной главы явилось бы рассмотрение процесса образования монополистических структур в железнодорожном строительстве, таких как союз рельсовых фабрикантов, объединение заводов, изготавливающих крепление к рельсам и т.п., свидетельствующих об ускорении концентрации производства в целом по стране; а также исследование роли ЮВЖД в экономическом развитии России, что не нашло отражения в диссертации

3. В первом параграфе второй главы, при рассмотрении вопросов, связанных с началом создания государственного (казенного) сектора российских железных дорог, диссертант, совершенно справедливо подчеркивая необходимость преобразований существовавшей системы управления и контроля над этим важным видом транспорта, всесторонне освещает процесс реорганизации учреждений Государственного контроля в период проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы. При этом незначительное внимание уделяется не менее, а очевидно, более важному вопросу – образованию Временного управления казенных железных дорог. На наш взгляд, целесообразно было бы более обстоятельно проанализировать становление и развитие нового постоянно действующего коллегиального управленческого органа, получившего в конце исследуемого периода статус одного из основных структурных подразделений Министерства путей сообщения.

Замечания носят дискуссионный характер, не снижая научной ценности проведенного В.Н. Тестовым масштабного исследования и имеют, скорее, характер пожеланий для будущей плодотворной работы.

Ведущая организация констатирует, что представляемая к защите диссертация Виталия Николаевича Тестова «Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III» является крупным самостоятельным научным трудом, позволяющим оценить его как оригинальное и даже фундаментальное исследование. Настоящая диссертация написана на очень высоком научном уровне, отличается актуальностью, новизной, глубиной и аргументированностью выводов, основанных на широкой источниковой базе. Есть все основания утверждать, что В.Н. Тестов внес значительный личный вклад в разработку важной научной проблемы отечественной истории. Автореферат и многие другие изданные научные труды, общим объемом 108,5 п.л., с достаточной полнотой отражают основное содержание и выводы диссертации.

Таким образом, диссертационное исследование В.Н. Тестова является завершенной научно-квалификационной работой, полностью соответствует 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 заслуживает присуждения искомой ученой степени по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Отзыв, составленный доц. Августиным Е.А. и доц. Мухиной Н.Е. обсужден и утвержден на заседании кафедры истории и политологии ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный технический университет» 18.03.2015 г., протокол № 9.

Заведующая кафедрой  
«История и политология»  
ФГБОУ ВПО ВГТУ,  
доктор исторических наук, профессор  
г. Воронеж, Московский пр-т, 14,  
тел. 8(473) 246-22-91

