

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации В.Н. Тестова

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

Содержание автореферата свидетельствует о том, что представленная к защите диссертация, несомненно, отличаясь актуальностью и научной новизной, посвящена решению крупной научной проблемы, заключавшейся в комплексном подходе к исследованию проводимой правительственной политики в области железнодорожного транспорта России в период правления императора Александра III, ознаменовавшегося реформированием этой жизнеобеспечивающей отрасли государства и строительством необходимых в военно-стратегическом и экономическом отношениях железных дорог.

Для достижения поставленной цели предстояло решить целый ряд сложных научных задач (с. 11-12).

Автором проделана колоссальная работа по сбору и изучению множества источников, составивших прочный фундамент исследования: многочисленных нормативно-правовых актов из Полного собрания законов Российской империи (ПСЗ РИ), материалов Комиссии Э.Т. Баранова, ведомственных в основном юбилейных изданий, ежегодных отчётов Государственного контроля, Министерства путей сообщения, Министерства финансов, периодической печати за 1881-1894 гг. и т.д.

Особо следует выделить извлеченных из различных фондов центральных архивов и научных библиотек гг. Москвы и Санкт-Петербурга ценных и очень редких источников, значительная часть которых впервые вводится в научный оборот (с. 13-18).

Необходимо констатировать, что результатом всестороннего анализа вышеперечисленных источников стали достижение поставленной цели и успешная реализация намеченных задач.

Судя по содержанию автореферата, центральное место в диссертации принадлежит освещению проблем реформирования железнодорожного транспорта России. И если в первой главе подробно рассматривается деятельность Комиссии Э.Т. Баранова по разработке проекта реформирования управления российскими железными дорогами, результатом которой стал утверждённый императором Александром III первый Общий Устав Российских железных дорог в статусе закона Российской империи, строгое соблюдение которого являлось обязательным для всех железных дорог вне зависимости от их форм собственности, то во второй главе, после проведённого исследования железнодорожной сети страны Комиссия Э.Т. Баранова обращает внимание правительства на необходимость установления более строгого контроля над казённым и частным секторами железных дорог со стороны трех причастных министерств и ведомств страны, а в третьей – на несовершенство железнодорожной тарифной системы и необходимость её усовершенствования.

Так, первые три главы посвящены подробному анализу целого ряда железнодорожных реформ: реформы управления железными дорогами, контрольно-финансовой реформы, реформы управления экономикой железнодорожного транспорта, ориентированной на огосударствление частных в первую очередь убыточных железных дорог, и проведение тарифной реформы, состоящей в реструктуризации взаимоотношений владельцев частных железных дорог и государства, позволило вывести железнодорожную отрасль из критического состояния, четко проявившегося к началу второй половины 1870-х гг. (с. 41).

По заключению диссертанта, результатом железнодорожного строительства стало надёжное укрепление западных и южных рубежей Российской империи (с. 34). А жёсткий государственный контроль и ведущая

роль государства в регулировании отношений собственности и перспективного развития в одной из важнейших жизнеобеспечивающих отраслей экономики – железнодорожной отрасли, способствовали сохранению государственности России, её финансово-экономической, а следовательно, реальной политической самостоятельности (с. 44-45).

Как видно, своё диссертационное исследование В.Н. Тестов провёл на высоком научном уровне с привлечением обширного источникового материала и историко-экономической литературы по железнодорожной тематике изучаемого периода.

Необходимо также признать высокую степень новизны диссертации, обоснованность и доказательность выносимых на защиту положений, убедительную аргументацию итогов и выводов, в целом не вызывающих возражений.

Новаторским является и вывод автора о том, что на всём протяжении исследуемого периода политика правительства Александра III по усилению роли государства в сфере управления отечественным железнодорожным транспортом, в принципе оставалась неизменной, что позволяет утверждать о целенаправленности избранного курса на дальнейшее поступательное экономическое и культурное развитие России, её могущество и процветание (с. 45).

Несомненно, не меньший научный интерес представляют и сформулированные В.Н. Тестовым в конце каждой из пяти глав диссертации соответствующие выводы, к сожалению, не помещенные в текст автореферата, в котором лишь подтверждается их наличие (с. 32). На наш взгляд, представленные в автореферате новые важные выводы существенно обогатили бы его содержание, в очередной раз, подчёркивая очень большую значимость такого солидного научного труда. Разумеется, это замечание не имеет принципиального звучания и никаким образом не влияет на общую весьма высокую оценку диссертации.

Настоящая диссертация, бесспорно, содержит решение крупной научной проблемы и всецело отвечает требованиям ВАК Минобрнауки РФ, предъявляемым к работам, представленным на соискание искомой степени, а её автор, Виталий Николаевич Тестов, заслуживает присуждения учёной степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Отзыв подготовлен и утверждён на заседании кафедры «Философия, социология и история» ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения МИИТ, Воронежский филиал» 25 марта 2015 г., протокол № 17.

Доктор исторических наук, профессор
кафедры «Философия, социология и история»
ФГБОУ ВПО МГУПС (МИИТ),
Воронежский филиал

С.С. Гостева

Тестов В.Н. - заверено

394026, Воронеж,
ул. Урицкого, д. 75а
(4732) 65-32-85

Ч.О. Калининская кафедра кадров

Гостева

