

ОТЗЫВ

на диссертацию В.Н. Тестова

«Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра

III», представленную на соискание учёной степени доктора

исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

История становления и развития российских железных дорог неизменно привлекает внимание исследователей. К настоящему времени появилось немало работ по железнодорожной тематике. Вместе с тем повышенный интерес научной общественности к состоянию и перспективам развития железнодорожного транспорта в современной России, неопределенность в понимании многих принципиальных вопросов государственной политики в области этого важного вида транспорта, обусловили необходимость исследования аналогичных проблем, возникавших значительно раньше, к примеру, в последней четверти XIX в. В данной связи диссертация В.Н. Тестова, безусловно, имеет высокую степень актуальности и научной новизны.

В качестве исследования диссертантом взят непродолжительный хронологический промежуток отечественной истории – неполные 14 лет, однако, в эти годы и произошли коренные преобразования на железнодорожном транспорте в результате его реформирования. Как представляется, основная направленность диссертации идёт по линии пересмотра прежних представлений о степени участия российского правительства в этом процессе. Вполне обоснованным является выделение процесса реформирования управления железнодорожным транспортом России как одного из основных аспектов проводимой государственной политики в эпоху императора Александра III, в течение которой был наведён надлежащий порядок в железнодорожном хозяйстве страны.

Автор отмечает, что по данным Комиссии Э.Т. Баранова к началу 1880-х гг. железнодорожное хозяйство находилось в таком положении, которое трудно назвать иначе, как ненормальным, поскольку из 37 действующих к тому времени акционерных обществ всего пять обходились без финансовой помощи государства. Мне глубоко импонирует его стремление к освещению тех сторон процесса реформирования, которые до сих пор оставались неизученными, благодаря чему исследование В.Н. Тестова очень плодотворно.

Большого внимания заслуживают подробно рассмотренные вопросы, непосредственно связанные с обсуждением и принятием разработанного Комиссией Э.Т. Баранова проекта реформирования управления российскими железными дорогами. В связи с тем, что этот важный законопроект в течение многих лет подвергался всестороннему обсуждению не только на двух железнодорожных съездах, но и во всех заинтересованных министерствах и ведомствах страны, вполне логично, что автор, поместив содержание такого

важного документа в тексте диссертации, предоставил исследователям уникальную возможность подробного ознакомления и сравнения с окончательным вариантом проекта (с. 64-66).

Следует обратить внимание на то, что учрежденная при Госсовете авторитетная Комиссия Э.Т. Баранова, изучив все основные проблемы, возникавшие в зоне пролегания железных дорог, планировала в первом разделе проекта учредить Высший железнодорожный совет, который и занялся бы их решением (с. 73).

По заключению В.Н. Тестова, острая дискуссия разгорелась именно по этому первому разделу, непосредственно касавшемуся реформирования управления российскими железными дорогами. В подтверждение приводятся цитаты отзывов практически всех причастных к железнодорожному делу руководителей министерств. Разделяя сугубо отрицательное мнение министра путей сообщения К.Н. Посьета, они единодушно признали невозможность учреждения проектируемого координационного органа, поскольку он находится в полном противоречии с организацией государственного управления, не допускавшей вмешательства общественных представителей в деятельность управленческих структур (с. 74-82).

Автор подчеркивает, что хотя координационный орган по ряду объективных причин создать не удалось, тем не менее, в состав учрежденного в МПС Совета по железнодорожным делам вошли представители всех причастных министерств и ведомств страны, которым совместными четкими действиями и удалось нормализовать работу железнодорожного транспорта России.

Во второй главе диссертации подробно исследуются правительственные мероприятия по проведению контрольно-финансовой реформы. Отсутствие научных трудов по данной проблематике вызвало необходимость её всестороннего освещения. Несомненный научный интерес представляет третья глава, посвящённая рассмотрению сложных вопросов проведения политики выкупа частных железных дорог и тарифной реформы.

Анализируя деятельность Особого совещания, заключавшуюся в разработке мероприятий по осуществлению правительственного надзора за железнодорожными тарифами, автор осветил и спорный вопрос о ведомстве, которому должно быть поручено проведение государственной тарифной политики на железнодорожном транспорте России.

Естественно, большое значение для исследователей имеют и новые факты о деятельности различных комиссий, предпринимавших попытки преобразования действующей тарифной системы. Так, результатом работы образованной в Департаменте железных дорог МПС тарифной комиссии стала «Записка о тарифах северо-западного международного сообщения», способствующая решению такого важного вопроса как предоставление на утверждение правительства тарифов прямого заграничного железнодорожного сообщения (с. 162-165).

Подробно осветив основные моменты вспыхнувшей между железными дорогами, из-за перевозок хлебных грузов, так называемой тарифной войны,

диссертант пришёл к обоснованному выводу о своевременном принятии закона, предусматривавшего «подчинение правительственному руководству действий железнодорожных обществ по установлению тарифов на перевозки пассажиров и грузов во всех прямых сообщениях страны» (с. 168).

Ярким представляется сюжет о проведении первого Общего тарифного съезда представителей русских железных дорог, где решался вопрос урегулирования вывозных тарифов на хлебные грузы в масштабах всей железнодорожной сети (с. 171-172).

Другим не менее важным направлением реформирования управления экономикой отечественного железнодорожного транспорта являлось огосударствление частных железных дорог посредством возмездной национализации. Автор, выясняя причины, обусловившие необходимость проведения политики выкупа в первую очередь убыточных железных дорог, приводит собранные Комиссией Э.Т. Баранова данные о результатах эксплуатации многих частных линий, на которых при ежегодном возрастании объемов перевозок, их финансовое положение не улучшалось, а наоборот, ухудшалось, что приводило к дальнейшей возрастающей задолженности казне (с. 201).

Большой научный интерес вызывают представленные им убедительные иллюстрации многочисленных заседаний Комитета министров, Департамента экономии Государственного совета, а также Соединенного Присутствия, на которых и обсуждались вопросы приобретения частных железнодорожных линий.

Существенный интерес вызывают анализируемые В.Н. Тестовым причины выкупа линий Главного общества российских железных дорог, а также деятельность образованных для проверки многолетних отчетов комиссий, подтвердивших необходимость их перехода в казну (с. 235-241).

Как несомненное достоинство диссертации следует отметить историко-биографическую составляющую. В тексте работы представлены многие государственные деятели, принимавшие непосредственное участие в разработке и проведении государственной железнодорожной политики. Диссертант, освещая деятельность различных совещаний, железнодорожных съездов и, наконец, многочисленных комиссий в обязательном порядке приводит для ознакомления их личный состав. Это подтверждает не только очень внимательное и уважительное отношение автора к реальным участникам реформирования железнодорожной отрасли, но и служит убедительным доказательством того огромного труда, благодаря которому и удалось успешно завершить такие крупномасштабные мероприятия.

Что касается замечаний, то не совсем понятно, почему В.Н. Тестов, представив биографические очерки многих заинтересованных в железнодорожном деле лиц, не упомянул руководителей транспортного ведомства страны?

Справедливости ради, необходимо признать, что в тексте диссертации подробно излагается служебная деятельность К.Н. Посьета, А.Я. Гюббенета,

С.Ю. Витте. Несомненно, работа бы выиграла от представления характеристики этих видных государственных деятелей.

Несмотря на то, что личность самого императора Александра III осталась как бы в тени, но освещение многочисленных заседаний с его участием и многократно встречавшиеся словосочетания «по требованию императора Александра III, император повелел, приказал» и т.п., красноречиво свидетельствуют о его искреннем стремлении изменить ситуацию к лучшему. Ответ на вопрос: «Какое огромное значение император придавал приоритетному направлению государственной политики – железнодорожному строительству и в первую очередь возведению железных дорог военно-стратегического назначения для укрепления западных, южных и восточных рубежей Российской империи?» – содержится в последних двух главах, имеющих большое значение для раскрытия темы.

Так, на основе привлечения широкого круга малоизученных и в большинстве своём очень ценных источников, автору, на мой взгляд, удалось сформировать развернутое представление о развитии железнодорожного транспорта России 1880-х – первой половине 1890-х гг.

Особой заслугой диссертанта является способность к удачному совмещению, казалось бы, несовместимого – своеобразного, проникнутого духом той эпохи стиля изложения используемых источников и современного языка, максимально приблизив нас к освещаемым событиям давно минувших лет. Такое высокое мастерство свидетельствует о его больших творческих возможностях, умении ставить и решать сложные научные проблемы.

Многочисленные публикации и автореферат В.Н. Тестова в полной мере отражают содержание диссертационного исследования, основные положения и выводы которого неоднократно представлялись на различных научно-практических конференциях.

Научно-теоретическая значимость диссертации состоит в том, что её конкретное содержание и выводы, характеризующие ценнейший опыт отечественных реформаторов, позволяют адекватно, без опасной идеализации, с одной стороны, и уничижительной недооценки, с другой – оценить преобразования на железнодорожном транспорте России в период правления императора Александра III.


Практическая значимость работы заключается в том, что представленные материалы и сформулированные выводы могут использоваться при написании обобщающих трудов по Отечественной истории, истории экономики России, истории транспорта, подготовке энциклопедических изданий, справочников, учебных пособий и спецкурсов для студентов высших учебных заведений.

Данная исследовательская работа представляет большой интерес не только для историков, экономистов, но и для юристов, а также широкого круга лиц, интересующихся историей железнодорожного транспорта России, его реформированием.

Полагаю, что диссертационное исследование В.Н. Тестова, в котором содержится решение крупной научной задачи, полностью соответствует всем

критериям, прилагаемым к научным работам, представленным на соискание учёной степени доктора исторических наук, а сам автор вполне заслуживает присвоения этой высшей учёной степени по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

доктор исторических наук,
профессор кафедры гуманитарных
и социально-экономических
дисциплин Центрального филиала
Федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Российский государственный университет
правосудия», заслуженный работник
высшей школы РФ



Л.М. Савушкин

394006, г. Воронеж,
ул. 20-летия Октября, 95.

ПОДПИСЬ Л.М. Савушкина
ЗАВЕРЯЮ
СПЕЦИАЛИСТ ПО КАДРАМ С.В. Арешев *Арр.*

*Зам. директора
по научной работе
д.и.н., доцент*



В.В. Кабушев