

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.015.11  
НА БАЗЕ ФГАОУ ВПО НИУ «БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА  
ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК

аттестационное дело № \_\_\_\_\_

решение Диссертационного совета от 16 апреля 2015 г. № 36

О присуждении Тестову Виталию Николаевичу ученой степени  
доктора исторических наук

Диссертация «Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III» в виде рукописи по специальности 07.00.02 – Отечественная история выполнена в ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный педагогический университет», принята к защите 25 декабря 2015 г. (протокол № 17) Диссертационным советом Д 212.015.11 на базе ФГАОУ ВПО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» (НИУ «БелГУ») по адресу: 308007, г. Белгород, ул. Студенческая, 14, зал заседаний Ученого совета, ауд. 260, приказ об образовании Диссертационного совета № 105/НК от 11.04.2012 г.

**Соискатель** – Тестов Виталий Николаевич, 1972 года рождения, гражданин РФ. В 1994 году окончил Воронежский государственный педагогический университет. В 2004 г. окончил очную аспирантуру при кафедре истории России этого же университета. Диссертацию «Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е годы XIX века» защитил в 2004 г., в Диссертационном совете К.212.036.01 по присуждению ученой степени кандидата исторических наук при Воронежском государственном педагогическом университете.

В настоящее время является соискателем кафедры истории России Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Воронежский государственный педагогический университет», Министерства образования и науки Российской Федерации.

**Научный консультант** – доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории России, ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный педагогический университет» Фурсов Владимир Николаевич.

**Официальные оппоненты:**

1. Сенин Александр Сергеевич, гражданин РФ, доктор исторических наук, профессор кафедры истории государственных учреждений и

общественных организаций факультета документоведения и технотронных архивов Историко-архивного института ФГБОУ ВПО «Российский государственный гуманитарный университет»;

2. Терещенко Анатолий Андреевич, гражданин РФ, член-корреспондент РАЕН, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России ФГБОУ ВПО «Курский государственный университет»;

3. Голубев Александр Анатольевич, гражданин РФ, доктор исторических наук, доцент по кафедре истории, Петрозаводский филиал ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

дали положительные отзывы о диссертации.

**Ведущая организация** – ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный технический университет», г. Воронеж, в своем положительном заключении, подписанным Душковой Натальей Александровной, доктором исторических наук, профессором, заведующей кафедрой истории и политологии ФГБОУ ВПО ВГТУ, указала, что 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. Отмечается, что в процессе исследования 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.

Вместе с тем, в отзыве содержатся замечания о том, что неоправданно сужен историографический анализ литературы советского и постсоветского периодов и без внимания остались диссертационные исследования, которые имеют непосредственное отношение к представленной работе, целесообразно было бы изложить последний параграф четвертой главы в виде отдельной главы и к тому же отразить данный вопрос в названии темы диссертации, тем самым придав проблемный характер всему исследованию. Важным дополнением к материалу явилось бы рассмотрение процесса образования монополистических структур в железнодорожном строительстве, свидетельствующих об ускорении концентрации производства в целом по

стране, а также исследования роли ЮВЖД в экономическом развитии России. Замечания носят дискуссионный характер, не снижая научной ценности проведенного В.Н. Тестовым масштабного исследования и имеют, скорее, характер пожеланий для будущей плодотворной работы.

По заключению ведущей организации диссертационное исследование В.Н. Тестова является завершенной научно-квалификационной работой, полностью соответствует требованиям, предъявляемым ВАК Минобрнауки РФ к докторским диссертациям, а ее автор заслуживает присвоения ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Соискатель имеет 48 опубликованных работ по теме диссертации, в том числе 6 монографий и 16 статей, изданных в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных экспертным советом ВАК Минобрнауки РФ.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1. *Тестов, В.Н.* Возведение и функционирование стратегических железных дорог России в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во ВАИУ, 2010. 408 с. (23, 7 п.л.).

2. *Тестов, В.Н.* Контрольно – финансовая реформа на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 212 с. (12,3 п.л.).

3. *Тестов, В.Н.* Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 176 с. (10,2 п.л.).

4. *Тестов, В.Н.* Совершенствование российского железнодорожного законодательства в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во ВАИУ, 2011. 414 с. (24,1 п.л.).

5. *Тестов, В.Н.* Строительство и эксплуатация российских железных дорог экономического значения в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 204 с. (11,8 п.л.).

6. *Тестов, В.Н.* Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.: монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2012. 171 с. (10 п.л.).

7. *Тестов, В.Н.* Становление и развитие государственной тарифной системы на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2008. №9. С. 30-38 (1 п.л.).

8. *Тестов, В.Н.* Важнейшие проблемы строительства и эксплуатации Екатерининской железной дороги в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. /

В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2009. №1. С. 71-78 (0,8 п.л.).

9. *Тестов, В.Н.* Возведение и начало функционирования стратегических железных дорог в Привислинском крае в 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №7 (21): в 3-х ч. Ч. III. С. 193-195 (0,2 п.л.).

10. *Тестов, В.Н.* Железнодорожная контрольно-финансовая реформа: истоки и последствия (80-е – первая половина 90-х гг. XIX в.) / В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2010. №1. С. 49-55 (0,7 п.л.).

11. *Тестов, В.Н.* Из истории выкупа Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 90-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2013. №2. С. 32-36 (0,5 п.л.).

12. *Тестов, В.Н.* Изменения в управлении экономикой железнодорожного транспорта России в конце 80-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 200-202 (0,2 п.л.).

13. *Тестов, В.Н.* Ключевые проблемы обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги в середине 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. №8 (14): в 4-х ч. Ч. IV. С. 192-194 (0,2 п.л.).

14. *Тестов, В.Н.* Огосударствление первых частных железных дорог России в 80-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. №4 (30): в 3-х ч. Ч. II. С. 168-170 (0,2 п.л.).

15. *Тестов, В.Н.* Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX века / В.Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. История. Политология. Экономика. Информатика. Выпуск 9. Белгород: Изд-во БелГУ, 2009. №1. (56). С. 80-87 (0,8 п.л.).

16. *Тестов, В.Н.* Проект реформирования управления российскими железными дорогами в первой половине 80-х годов XIX века: ожидания и результаты / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2009. №7. С. 27-39 (1,5 п.л.).

17. *Тестов, В.Н.* Проектирование и начальный этап сооружения Великого Сибирского пути в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2010. №3. С. 25-36 (1,4 п.л.).

18. *Тестов, В.Н.* Реализация проекта строительства Ромны-Кременчугской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 202-204 (0,2 п.л.).

19. *Тестов, В.Н.* Совершенствование структуры управления железнодорожным транспортом России в 80-х – первой половине 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2009. №2. С. 53-65 (1,5 п.л.).

20. *Тестов, В.Н.* Становление и развитие Полесских железных дорог в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2009. №1. С. 22-31 (1,1 п.л.).

21. *Тестов, В.Н.* Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. №8 (14): в 4-х ч. Ч. IV. С. 195-197 (0,2 п.л.).

22. *Фурсов, В.Н.; Тестов, В.Н.* Возведение и функционирование Транскаспийской магистрали в 80-х – начале 90-х гг. XIX в. / В.Н. Фурсов, В.Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. История. Политология. Экономика. Информатика. Выпуск 27. Белгород: Изд-во БелГУ, 2013. №15. (158). С. 113-118 (0,3/0,3 п.л.).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. Сенина Александра Сергеевича, доктора исторических наук, профессора кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций факультета документоведения и технотронных архивов Историко-архивного института ФГБОУ ВПО «Российский государственный гуманитарный университет». Отзыв положительный. Рецензентом отмечена актуальность исследования, научная новизна диссертации В.Н. Тестова, заключающаяся в комплексном подходе к исследованию железнодорожного строительства в годы правления Александра III. По его мнению, на сегодня это самое подробное исследование по вопросам финансирования строительных работ. Подчеркивается взвешенность и аргументированность выводов диссертации, в которой решена актуальная задача, имеющая важное научное и практическое значение. Представленные в отзыве замечания носят в основном характер рассуждений и пожеланий, ориентированных на более плодотворную реализацию уже накопленного В.Н. Тестовым исследовательского потенциала. В частности, указывается на отсутствие детального обзора источников и научных трудов, которым, как правило, посвящается первая глава диссертации, неуместное использование термина «становление» в названии четвертой главы, необходимость уточнения названия пятой главы «Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.», и представления более подробного анализа проекта С.С. Полякова.

2. Терещенко Анатолия Андреевича, член-корреспондента РАЕН, доктора исторических наук, профессора, профессора кафедры истории России ФГБОУ ВПО «Курский государственный университет». Отзыв положительный. Актуальность темы диссертации, по мнению рецензента, 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»). Подчеркивается, что соискатель проявил большое научное мастерство, выделив основные этапы периодизации историографии исследуемой проблемы, продемонстрировал основательное знакомство с научными трудами своих предшественников, сумел вычлнить из приведенной историографии необходимый для анализа материал, нашел свое место в обширном объеме исторических исследований, что указывает на оригинальность и инновационность работы. Отдельные аспекты темы, представленные в диссертации, явились первым опытом их научной разработки. По заключению рецензента, В.Н. Тестов обладая всеми необходимыми качествами, присущими истинным исследователям, и что не менее важно, хорошо владея пером, сумел в результате глубокого изучения весьма широкого круга ценных и зачастую очень редких источников, всесторонне осветить основные аспекты темы. Вместе с тем в отзыве содержится несколько замечаний о составлении итоговых таблиц по огосударствлению частных железных дорог с определением выкупной стоимости, которые желательно было бы поместить в приложениях, о переносе текстуальных таблиц в приложения и отсутствии интересной биографической информации о министрах путей сообщения.

3. Голубева Александра Анатольевича, доктора исторических наук, доцента по кафедре истории Петрозаводского филиала ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I». Отзыв положительный. По мнению рецензента, обращение к опыту российских реформаторов продиктовано насущной потребностью совершенствования управления железными дорогами страны в современной действительности, поэтому ни научная новизна диссертации В.Н. Тестова, ни ее актуальность сомнений не вызывают. Подчеркивается, что диссертант весьма скромно оценил научную новизну своего исследования. Структура диссертации выбрана в соответствии с предельно четко сформулированными целью и задачами исследования и обладает внутренним единством. Названия глав и параграфов обусловлены логикой исследования и в полной мере отражают их содержание. Обращается внимание на тот факт, что свои наблюдения, утверждения и формулируемые выводы он, как правило, подкрепляет убедительной аргументацией. Весьма удачно сочетаются результаты макро- и микроанализа. 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 провел скрупулезный 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. Вместе с тем в отзыве содержатся замечания, указывающие на необходимость представления текстуальных цитат в более сокращенном варианте, переноса из последнего параграфа четвертой главы таблиц в приложения, исследования вопросов развития животноводческой и растениеводческой сельскохозяйственных отраслей в зависимости от наличия железных дорог в регионах в целях представления аргументированного ответа.

4. Кафедры философии, социологии и истории Воронежского филиала Московского государственного университета путей сообщения. Отзыв положительный. Отмечается, что В.Н. Тестовым проделана колоссальная работа по сбору и изучению множества источников, составивших прочный фундамент исследования, значительная часть многих ценных и очень редких источников впервые вводится в научный оборот. Результатом всестороннего анализа вышеперечисленных источников стали достижение поставленной цели и успешная реализация намеченных задач. Подчеркивается высокая степень новизны диссертации, обоснованность и доказательность выносимых на защиту положений, убедительная аргументация итогов и выводов, в целом не вызывающих возражений. Вместе с тем в отзыве содержится замечание, касающееся необходимости включения в автореферат выводов, помещенных в конце каждой из пяти глав диссертации, которые существенно обогатили бы его содержание.

5. Юго-Западного отделения (г. Курск) Академии военно-исторических наук (Межрегиональной общественной организации ученых). Отзыв положительный. Отмечается, что в диссертации В.Н. Тестова глубоко и всесторонне рассмотрены проблемы организации железнодорожного строительства, управления транспортом, коренных преобразований организационно-правового характера в виде огосударствления железных дорог в 1881-1894 гг. Достойное место в автореферате уделено историографическому обзору. Анализируя труды российских ученых, заметно уважительное отношение к работам предшественников, к их авторской позиции с изложением собственных суждений по исследуемым проблемам. Вместе с тем в отзыве содержатся замечания о необходимости представления сравнительного анализа историографии советского и постсоветского периодов с выяснением положительных сторон и серьезных различий в методологических подходах, расширения «регионального» пласта историографии постсоветского периода со ссылкой на труды А.И. Кондратенко и М.А. Шаненкова, а также Ю.Г. Харина, более подробного рассмотрения в историографическом обзоре капитального труда

«История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. – М., 2012, в котором в четвертой главе «Развитие железнодорожного транспорта во второй половине XIX в.», подготовленной к.и.н. А.С. Калмыковым, весьма схематично и без глубокого исторического анализа представлена эпоха Александра III, проведения углубленного анализа неизученных ранее архивных материалов из муниципальных архивов гг. Москвы и Санкт-Петербурга, а также Государственных архивов Орловской, Курской и Воронежской областей.

6. Любичанковского Сергея Валентиновича, доктора исторических наук, заведующего кафедрой истории России Оренбургского государственного педагогического университета. Отзыв положительный. По мнению рецензента, В.Н. Тестову удалось глубоко изучить названную проблему именно как исторический феномен. Исследование, отличающееся значительной научной новизной и существенной научно-практической значимостью, прошло убедительную апробацию. Вместе с тем в отзыве есть замечания о не вполне корректной структуризации источников и в связи с тем, что при оценке правительственной деятельности в сфере железнодорожного транспорта использована оценка по критерию «эффективно/неэффективно», автору необходимо уточнить, в каком смысле в работе используется термин «эффективность».

7. Быковской Галины Алексеевны, доктора исторических наук, заведующей кафедрой истории и политологии Воронежского государственного университета инженерных технологий. Отзыв положительный. Актуальность темы исследования сомнений не вызывает, к тому же в связи с преобразованиями на федеральном железнодорожном транспорте богатейший опыт отечественных реформаторов очень востребован. Продуманная и четкая структура диссертации позволила автору раскрыть основные аспекты темы, соединив их в единое целое. Подчеркивается, что выводы автора достаточно обоснованы и, главное, заставляют по-новому взглянуть на ряд важнейших вопросов развития железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III. Единственное замечание касается неуместного наличия многих таблиц в тексте диссертации, которые целесообразно было бы поместить в приложениях, значительно облегчив его восприятие.

8. Канна Сергея Константиновича, кандидата исторических наук, старшего научного сотрудника лаборатории развития электронных ресурсов Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения Российской академии наук. Отзыв положительный. По мнению рецензента, подробнейшим образом изложена степень разработанности темы, что, безусловно, является большим плюсом работы, сильной стороной исследования является и использование автором широкого круга разнообразных источников. По заключению рецензента, В.Н. Тестов достиг цели и решил поставленные задачи – раскрыл содержание и особенности процесса реформирования железнодорожной отрасли России в эпоху



императора Александра III. Вместе с тем в отзыве содержатся замечания о небольшой погрешности, связанной с включением работ Л. И. Прохаски и А. И. Родзевича в обзор советского периода историографии (с. 8) имеющей, вероятно, технический характер и более целесообразном разделении источников по их видовой принадлежности на четыре группы.

9. Халина Алексея Алексеевича, доктора исторических наук, заведующего кафедрой истории государства и права Нижегородского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Отзыв положительный. Отмечается, что изучение исторического материала позволило автору вынести на суд научной исторической общественности достаточно аргументированные выводы, представленные в рубриках о новизне работы и основных положениях, выносимых на защиту. Подчеркивается, что В.Н. Тестов, изучая вопросы тарифной политики, проделал огромную работу, учитывая сложность и запутанность этого вопроса. По заключению рецензента, безусловно, важной является глава о строительстве Транссибирской магистрали. Разработка и начало реализации этого грандиозного проекта стало свидетельством продуманной и решительной политики правительства в железнодорожном вопросе. В отзыве представлены следующие замечания: нелишним было бы иметь отдельную главу по историографии и источниковой базе исследования. Классификация источников осуществлена на основе смешанных критериев, в частности, архивных источников, ввиду их разнообразия, могла бы быть и поточнее. Несколько удивило отсутствие в перечне источников мемуаров и воспоминаний, в частности, С.Ю. Витте.

10. Савушкина Леонида Михайловича, заслуженного работника высшей школы Российской Федерации, доктора исторических наук, профессора кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Центрального филиала Российского государственного университета правосудия. Отзыв положительный. Подчеркивая высокую степень актуальности и научной новизны, рецензент отмечает, что 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. В данной связи основная направленность диссертации идет по линии пересмотра прежних представлений о степени участия российского правительства в этом процессе. Особое внимание обращается на стремление диссертанта к освещению тех сторон процесса реформирования, которые до сих пор оставались неизученными, благодаря чему исследование В.Н. Тестова очень плодотворно. Как несомненное достоинство диссертации следует отметить историко-биографическую составляющую. 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. 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. Вместе с тем в отзыве содержится замечание: не совсем понятно, почему представляя биографические очерки многих заинтересованных в железнодорожном деле лиц, не упомянуты руководители транспортного ведомства страны?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается тем, что сфера научных интересов оппонентов является смежной с проблематикой, в рамках которой диссертантом проводилось исследование. Ведущая организация (ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный технический университет») имеет в своем составе специалистов, связанных с изучением вопросов истории российских железных дорог и экономической истории России.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

1. Впервые в отечественной историографии комплексно **разработана** крупная и значимая научная проблема – железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III. **Представлены** научно обоснованная хронология и всесторонний анализ основных мероприятий российского правительства по реформированию этой важнейшей, жизнеобеспечивающей отрасли национальной экономики. **Раскрыта** концепция влияния железнодорожного строительства на экономическое и культурное развитие России.

2. **Доказано**, что в период ухудшения функционирования железных дорог, переставших удовлетворять своему назначению – обеспечивать своевременную транспортировку всех предъявляемых к отправке грузов, для изменения ситуации к лучшему, в целях пересмотра проводимой правительственной политики невмешательства в дела железнодорожных обществ, в ведении которых находились все железные дороги страны, и возникла необходимость учреждения при Государственном совете Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова. **Установлено**, что цель исследования заключалась в выяснении причин пришедшего в упадок железнодорожного хозяйства страны и выработке программы правительственного регулирования. **Проведен** анализ деятельности данной Комиссии, позволивший убедиться в ее результативности.

3. **Выявлены** причины, обусловившие необходимость совершенствования законодательной базы деятельности железнодорожного транспорта страны. В диссертации **представлен** разработанный Комиссией Э.Т. Баранова проект реформирования управления железными дорогами России – «Общий Устав Российских железных дорог». **Показана** процедура

всестороннего рассмотрения, принятия и утверждения этого важного законопроекта. **Выяснено** значение введенного в действие основного железнодорожного закона, строгое соблюдение которого стало обязательным для всех казенных и частных железных дорог страны. **Проанализирована** деятельность образованного в МПС коллегиального органа Совета по железнодорожным делам.

4. В диссертации по-новому **рассмотрен** и **интерпретирован** ряд малоизученных аспектов темы, таких как железнодорожная контрольно-финансовая реформа. **Изучен** опыт формирования казенного сектора железных дорог из выстроенных посредством государственного финансирования линий и выкупленных частных железных дорог. Одной из главных задач являлось изменение и совершенствование системы управления и контроля над российскими железными дорогами. Наиболее сложным оказалось решение проблем по упорядочению железнодорожного хозяйства страны. Для достижения намеченной цели был **представлен** целый ряд правительственных мер, направленных на поиск выхода из крайне тяжелого финансового положения подавляющего большинства частных железных дорог.

5. **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. **Выявлены** ключевые моменты поэтапного проведения железнодорожной тарифной реформы. **Доказано**, что поэтапное проведение железнодорожной тарифной реформы, состоящей в реструктуризации взаимоотношений владельцев частных железных дорог и государства, завершилось переходом к государственному регулированию тарифов на отечественном железнодорожном транспорте.

6. **Доказано**, что основным звеном в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России стал процесс огосударствления частных железных дорог. Несмотря на существенные затраты денежных средств, выкуп частных железных дорог в казну нельзя не признать делом огромной государственной важности. Реорганизация и централизация отечественной железнодорожной сети открывали совершенно новые перспективы для развития всех ведущих отраслей российской экономики.

7. **Показана** ведущая роль правительства Александра III в решении сложнейших проблем железнодорожного строительства, являвшегося приоритетным направлением проводимой государственной политики. Подробно **исследованы** вопросы истории железнодорожного строительства в России, которые до настоящего времени сохранили свою актуальность. Разработка крупных железнодорожных проектов, привлечение частного капитала, необходимость государственного регулирования строительства, контроль за расходованием используемых денежных средств и в начале XXI в. требуют особого внимания.

8. **Представлен** опыт проектирования и сооружения Транссибирской магистрали и **определено** ее значение в современной действительности. В настоящее время транзитные перевозки по этой самой длинной на планете железной дороге являются серьезной перспективой развития национальной экономики. В данной связи у России есть все предпосылки – развивая транзитные перевозки – стать одной из стабильно развивающихся стран.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что на основе общих подходов к исследованию истории железнодорожного транспорта **изложены** теоретико-методологические проблемы разработанной темы. Понятия «российское правительство», «железнодорожный транспорт», «государственная политика», «транспортная система», «железнодорожная сеть», «государственный и частный секторы железных дорог», «смешанная система строительства и эксплуатации стальных магистралей» составили теоретические основы исследования. На основе комплексного подхода **раскрыта** взаимосвязь основных правительственных мероприятий 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.

**Предложена** гипотеза: в контексте комплексного исследования поставлена и решена проблема, связанная с изучением процесса реформирования отечественного железнодорожного транспорта, осуществляемого железнодорожного строительства, последующей эксплуатации открытых для движения железных дорог и их влияния на экономическое и культурное развитие России в эпоху императора Александра III.

Детальное рассмотрение причин совершенствования железнодорожного законодательства страны, оптимизации хозяйственно-управленческой деятельности, процессов осуществления тарифной реформы и проведения контрольно-финансовых мероприятий позволит применить этот опыт для решения задач, стоящих перед современной железнодорожной отраслью России, на практике внедрить более эффективные механизмы управления и финансирования.

Автор диссертации внес значительный вклад в историографию железнодорожного транспорта России. Введенные в научный оборот обширный комплекс ценных и весьма редких источников, большой объем статистических данных, итоговые таблицы, характеризующие динамику развития железнодорожной и других важных отраслей национальной экономики, а также положения и выводы повысили **степень изученности** истории железнодорожного транспорта, его роли в экономическом и культурном развитии России в период правления императора Александра III.

**Определена** практическая значимость диссертации, содержание которой 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. Материал диссертации может быть использован 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 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.

Методологическая разработанность обеспечена строгим следованием принципам историзма и объективности. Применительно к проблематике диссертации результативно использованы проблемно-хронологический, историко-сравнительный, историко-биографический, ретроспективный, статистический методы, которые представили возможность **рассмотреть** в динамике исследуемые процессы и явления, **выявить** их значимые последствия. Важен в настоящем исследовании структурно-системный метод, применение которого в постановке и рассмотрении проблем исследования позволило избежать описательности и придать работе уровень теоретических обобщений. Этот метод незаменим при выявлении, отборе, структуризации и систематизации нового, ранее не использовавшегося фактического материала. Использование основных принципов современной исторической науки и вышеуказанных методов исследования в полной мере способствовали формированию развернутого представления о реформировании и развитии железнодорожного транспорта России в исследуемый период.

**Оценка достоверности** результатов исследования выявила, что диссертация является целостным исследованием, структуру которого отличает четкая внутренняя логическая связь глав и параграфов, с хорошо продуманным тематическим делением рассматриваемых сюжетов в соответствии с поставленными исследовательскими задачами.

**Личный вклад** соискателя состоит в непосредственном участии в разработке важной многоплановой проблемы – изучении железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III, в формулировке научной концепции, в определении исследовательских задач, в обосновании методологических подходов и выборе методов исследования, в анализе историографии исследования для определения степени изученности проблемы и оценки вклада предшественников в ее разработку, в выявлении и введении в научный оборот широкого круга опубликованных и неопубликованных ранее материалов и архивных документов, позволивших впервые в отечественной историографии осуществить всестороннее комплексное изучение крупной проблемы; в систематизации фактов, их

анализе и обобщении, в обосновании научных положений и выводов, в апробации результатов исследования. Положения и выводы диссертации отражены в подготовленных автором научных публикациях общим объемом 108,5 п.л.

Диссертация охватывает основные вопросы представленной научной проблемы исследования железнодорожного транспорта России в эпоху императора Александра III и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается логичной структурой и непротиворечивостью методологической платформы, концептуальностью и взаимосвязью выводов. Тема полностью раскрыта, поставленные исследовательские задачи решены. Диссертация является самостоятельным, оригинальным, полностью завершенным научным исследованием, в котором содержится решение крупной проблемы, имеющей важное научное и практическое значение.

Диссертационным советом сделан вывод о том, что диссертация представляет собой научно-квалификационную работу, соответствует требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842, и принял решение присудить Тестову В.Н. ученую степень доктора исторических наук.

При проведении тайного голосования Диссертационный совет в количестве 17 человек, из них 7 докторов наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история, участвовавших в заседании, из 24 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за присуждение ученой степени – 17, против присуждения ученой степени – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель  
Диссертационного совета,  
д.и.н., профессор

Ученый секретарь  
Диссертационного совета,  
к.и.н., доцент

16 апреля 2015 г.



Н.Н. Болгов

И.Т. Шатохин