

**Отзыв официального оппонента**  
**на диссертацию Айдина Юнуса Эмре**  
**«Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине**  
**XIX – начале XX века», представленную на соискание ученой степени**  
**кандидата исторических наук по специальности 5.6.1 –**  
**Отечественная история**

Диссертация Ю.Э. Айдина посвящена актуальной в экономической истории проблематике — проектированию и строительству железных дорог на примере особенного с экономической и инфраструктурной точек зрения региона — Крыма за значительный период с 1843 года до начала XX века. Совершенствование транспортной инфраструктуры оказывается в центре внимания диссертанта в региональном аспекте, а строительство железных дорог в Крыму оказывается в контексте общеимперской модернизации второй половины XIX – начала XX века.

Структура диссертационного исследования логична и обоснована поставленными задачами. Первая глава посвящена проектам строительства железных дорог в Крыму в 1840–1860-х годах, включая опыт британского строительства железной дороги в период Крымской войны. Во второй главе подробно исследуется история проектирования и строительства Лозово–Севастопольской железной дороги от утверждения устава до выкупа в казну. В третьей главе исследуется проектирование и реализация Джанкой–Феодосийской железнодорожной линии. Четвертая глава посвящена изучению истории Владиславовка-Керченской железной линии, а пятая глава – Евпаторийской железной линии. В заключительной шестой главе рассмотрены пять нереализованных железнодорожных проектов в Крыму. Работа снабжена интересными приложениями, включающими, в частности, любопытную ведомость предполагаемой и действительной стоимости постройки Джанкой-Феодосийской железной дороги, а также многочисленные

планы и карты проектов железнодорожного строительства в Крыму (проекты Ялта-Бахчисарайской и Южнобережной железных дорог, планы железной дороги Сюрень – Ялта и Владиславовка–Керченской железной дороги, карты Курско-Харьково-Севастопольской и Курско-Харьково-Севастопольской железных дорог).

Диссертант хорошо знаком с историографией вопроса, в диссертации подробно описаны как отечественные, так и зарубежные исследования. В ходе историографического размышления автор приходит к логичному выводу о необходимости провести целостное самостоятельное исследование строительства железных дорог в Крыму, так как на настоящий момент такие исследования лишь фрагментарны.

Удачно для исследования подобрана комплексная источниковая база. Помимо многочисленных законодательных и нормативных актов и разнообразных делопроизводственных материалов, в диссертации используются периодическая печать, публицистика, источники личного происхождения, также актуализированы статистические сборники, путеводители и изобразительные источники. Следует особенно отметить, что диссертантом проработан десяток фондов, касающихся вопросов железнодорожного строительства, и введены в научный оборот многочисленные важные источники, в частности, отложившиеся в Российском государственном историческом архиве и архиве ВОА (Османский архив при Кабинете премьер-министра).

Изучение первых проектов железнодорожного строительства в Крыму приводит автора к важному и обоснованному выводу, что «на протяжении полутора десятилетий в правительстве разрабатывались проекты строительства дороги, связывающей Москву и Крым. Частые изменения планов прохождения дороги (только за 1860-е гг. – четырежды) корректировали направления южной линии, демонстрировали, с одной

стороны, отсутствие последовательности намеченного курса в правительстве и нескоординированность действий учреждений, занятых железнодорожным делом, а с другой стороны – изменения принципов финансовой политики в железнодорожном строительстве (от привлечения иностранных капиталов до выдачи казенных средств, а впоследствии – концессий)» (с. 58-59).

Удачно вписана в историю создания Общества Лозово-Севастопольской дороги биография Петра Ионовича Губонина, названного С.Ю.Витте «железнодорожной звездой». Именно Губонин создал модель государственно-частного партнерства, заложенную в Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги. При этом специфика устава акционерного Общества Лозово-Севастопольской дороги свидетельствовала об усилении правительственного контроля над частными железнодорожными обществами за счёт правительственных гарантий. Ю.Э. Айдин справедливо отмечает, что после отмены ограничительных статей Парижского мирного договора и насущной необходимости восстановления Севастополя как базы военно-морского флота на Черном море стала очевидной потребность быстрого строительства железнодорожных коммуникаций: построенная за четыре года первая железнодорожная магистраль – именно Лозово-Севастопольская дорога – соединила Крымский полуостров с губерниями Центральной России. В работе документально доказано, что предложенные технические условия строительства дороги не соответствовали в полной мере предстоящим нагрузкам товарного и грузового потоков, фактически не была проведена экспертная оценка пропускной способности дороги, а часто применяемые упрощенные технологии строительства существенно удорожали эксплуатацию дороги, в частности, за счёт расходов на устранение дефектов. Строительные работы продолжались на данной дороге на протяжении пятнадцати лет, порождая высокие долги акционерного общества по уплате

процентов по акциям и облигациям основного капитала, следствием чего стал неминуемый выкуп в казну в 1894 году.

Обсуждение различных проектов строительства железной дороги в Феодосию растянулось на несколько десятилетий. Связаны дебаты были прежде всего с полемикой о переносе торгового порта из Севастополя в Феодосию. Диссертант успешно доказал, что в случае с проектом Джанкой-Феодосийская линии имело место тщательное планирование и утверждение подробных технических инструкций, которые по объему многократно превосходили требования Лозово-Севастопольской дороги. Показательно, что сложный, с технической точки зрения, опыт построения первой железной дороги в Крыму, удалось учесть. Утвержденный план работ в данном случае был выполнен без изменений.

Избранный диссертантом проблемно-хронологический принцип изложения позволяет пошагово проследить за становлением железнодорожной сети в Крыму. Так, строительство железнодорожной ветви от Владиславовки до Керчи как раз завершало процесс объединения торговых гаваней Крыма в единую систему железнодорожного сообщения с материком. При проектировании и строительстве Владиславовка-Керченской железнодорожной линии учитывался опыт строительства первых линий: развернутая смета финансовых расходов и план работ включали не только описание строительных работ, объектов путевого хозяйства, материалов, но также и суммы на отчуждение земель и имущества. Однако, как убедительно показано в работе, темп принятия решений сильно зависел не только и не столько от качества самих проектов, а от дискуссий и столкновения мнений как в местных органах власти, так и в среде столичной высшей бюрократии.

В некотором противопоставлении с Керчью автор представляет проблему строительства железной дороги в Евпаторию. Проекты построения такой линии отличались разнообразием, более того, выявлены активные

попытки лоббирования в столице решения о строительстве железной дороги городскими и земскими учреждениями Евпатории. Но ситуация изменилась с началом Первой мировой войны, когда уже под влиянием военного фактора и вследствие необходимости защиты Евпаторийского порта правительство приняло многострадальное решение о срочном строительстве такой железной дороги за казенный счет.

Автор верно отмечает стратегические и экономические причины в развитии железнодорожного транспорта в Крыму, собственно по этим причинам в дореволюционный период и были проведены рельсовые коммуникаций прежде всего к черноморским портам (Севастополь, Феодосия, Керчь, Евпатория).

При чтении работы может сложиться впечатление, что все проекты железнодорожного строительства в Крыму развиваются примерно по одному сценарию: сначала годы прожектерства и дискуссий, затем импульс (политический — отмена нейтрализации Черного моря или Первая мировая война или экономический — развитие торгового порта в Феодосии), техническая реализация проекта при различных формах финансирования. Однако шестая глава призвана разубедить в этом: в ней собраны пять нереализованных проектов железнодорожных веток (Карасубазар — Симферополь, Старый Крым — Феодосия, Одесса — Херсон — Джанкой, соединение с Кавказской железной дорогой, Южнобережная дорога). В течение нескольких десятилетий велось обсуждение многочисленных проектов строительства, споры касались вопросов финансирования, направлений железных дорог, строительных технологий, однако многие проекты так и оставались инженерными предложениями, которые либо не находили финансовых ресурсов, либо разбивались о политические изменения (Первая мировая война, Февральская революция).

В выводах диссертационного исследования Ю.Э. Айдин приходит к верному заключению, что после Крымской войны перед правительством стояла насущная проблема модернизации страны, и по этой причине строительству железных дорог отводилась в этом процессе первостепенная роль. Автор обозначил и ключевые проблемы, возникшие на этом пути: отсутствие четкой последовательности в реализации плана строительства сети железных дорог, очень частая корректировка направлений, изменение сроков строительства, связанное с дефицитом финансирования, отсутствие отлаженной стратегии организации железнодорожного дела в России. В работе удалось уловить многочисленные реакции российской прессы, исправно откликавшейся на проекты строительства южных железных дорог. Автор уделил особое внимание полемике публицистов вокруг строительства южной дороги. Как показано в диссертации, общественное внимание было буквально приковано к изменению политики в области финансирования железнодорожного строительства, возможностям привлечения русского банковского и частного капитала. Все эти факторы влияли на темпы строительства и выбор приоритетного участка железнодорожной линии. В диссертации подробно показано, как соперничество и борьба в бюрократических кругах за получение строительных концессий и участие в прибыльных финансовых мероприятиях препятствовали реализации намеченных планов строительства железнодорожных линий в Крыму. Ю.Э. Айдин доказал, что разобщенность управления и отсутствие системной политики выдачи концессий влияло на постоянные отсрочки строительства, иногда работы откладывались на десятилетия.

Ю.Э. Айдину удалось представить в работе, какой сложный механизм взаимодействия требовался в обеспечении функционирования построенных железнодорожных линий. После открытия движения возникали дефициты локомотивов, вагонов, платформ. При этом практика требовала быстрого

увеличении провозоспособности дорог. При эксплуатации дорог неизбежно возникали потребности в модернизации дорог, включая замену железных рельсов на стальные, усиление или замена мостов, расширение станций, перестройка вокзалов, строительство станционных, хозяйственных, складских, почтовых строений. Чаще всего необходимость дополнительного финансирования решалась путем организации дополнительных займов, что, по сути, только увеличивало облигационный капитал, и таким образом образовывалась высокая задолженность по уплате процентов по акциям и облигациям основного капитала, понижая доходность железнодорожных компаний.

Можно согласиться с диссертантом, что нереализованные проекты новых линий в Крыму свидетельствовали о наступлении нового этапа в развитии этого вида транспорта, когда дороги малой протяженности должны были сделать более доступными уездные центры полуострова, а масштабная задумка связывания новой магистралью Юго-Западного края с Кавказом предполагала превращение Крыма в важный транзитный железнодорожный узел. Однако важно подчеркнуть, что речь идет о новом идейном этапе проектирования, а не новом этапе фактического строительства.

В целом, диссертационное исследование отличается тщательным анализом источникового материала, вниманием к деталям, стремлением максимально подробно воссоздать событийную канву железнодорожного строительства в Крыму. Тем не менее, у работы есть и некоторые недостатки.

1. Изученные столь скрупулезно проекты железнодорожного строительства оказались излишне герметичны, будто бы замкнуты сами на себе. Для лучшего понимания происходящих в железнодорожном строительстве в Российской империи не помешал бы более широкий историко-экономический контекст. Например, в современной историографии экономической истории широко применяется концепция «стандартной

модели» модернизации, которая предполагает рассматривать железнодорожное строительство в тесной связи с развитием кредитных учреждений, тарифной политикой и даже развитием массового образования в стране. Если тарифная политика (хотя и в узком транспортном понимании) в работе затронута, то вопрос о доступности кредита кажется весьма важным для понимания тех ограничений в реализации проектов железнодорожного строительства особенно на рубеже XIX-XX веков.

2. В работе красной нитью проходит вопрос о влиянии железных дорог (как экономическом, так и политическом). В экономической истории со времен знаменитой работы Р. Фогеля реальное влияние железных дорог на экономическое развитие отдельных регионов больших стран дебатруется весьма активно. Кажется важным высказать авторское мнение о влиянии реализованных проектов железнодорожного строительства на развитие региона, оценить значение железнодорожных перевозок по новопостроенным путям.

Содержание автореферата диссертации полностью соответствует диссертационному исследованию. Диссертация Ю.Э. Айдина отвечает требованиям, установленным Московским государственным университетом имени М.В. Ломоносова к работам подобного рода. Содержание диссертации соответствует паспорту специальности 5.6.1 – Отечественная история (по историческим наукам), а также критериям, определенным пп. 2.1–2.5 Положения о присуждении ученых степеней в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова, она оформлена согласно приложениям № 5, 6 Положения о диссертационном совете Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.



Таким образом, Айдин Юнус Эмре заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1 – Отечественная история.

Официальный оппонент:

кандидат исторических наук, доцент кафедры исторической информатики исторического факультета ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

Володин Андрей Юрьевич

2 июня 2023 года

Контактные данные:

тел.: +7 (495) 939-11-65, e-mail: volodin@hist.msu.ru

Специальность, по которой официальным оппонентом защищена диссертация:  
07.00.02 – Отечественная история

Адрес места работы: 119234, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27. к. 4

Тел.: +7 (495) 939-11-65, e-mail: faculty@hist.msu.ru

Подпись Володина А.Ю. заверяю:

