

**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**

Железнодорожное строительство в Российской империи было не просто реализацией насущной потребности в деле социально-экономического развития страны, но и маркером того, насколько успешно страна движется по пути модернизационных преобразований, реализовывавшихся по модели, в целом схожей для всех европейских стран. Еще один важнейший именно для России аспект железнодорожного строительства – это связывание внутренних территории самой крупной по площади страны мира. Важно было наладить надежными коммуникациями промышленно развитые районы со стратегически значимыми окраинами империи. Поэтому представленная диссертация имеет очевидную научную актуальность: в ней рассматривается сооружение линий именно с нулевого цикла на конкретной территории, имея ввиду Крымский полуостров в пореформенный период и в начале XX в., который играл особую роль как в торгово-экономических операциях в акватории Черного моря, так и в обеспечении обороноспособности страны. Эта двоякая научная актуальность обозначена автором во введении и обосновывается на протяжении всего остального исследования.

Объект и предмет работы, как и хронологические, а также территориальные рамки, логичны и не вызывают возражений. Что касается рассматриваемой автором эпохи, то она видится цельной и завершенной. Диссертант рассматривает историю железнодорожного строительства от первых проектов на полуострове и до завершения существования той государственности, которая, как верно отмечает автор, «являлась организатором той модернизации, в рамках которой осуществлялось развитие железнодорожной сети, в том числе в Причерноморье».

Следует особо остановиться на формулируемых автором исследовательских задачах. Они позволяют обеспечить как содержательную, так и хронологическую полноту исследования: диссертант заявляет о намерениях разобрать историю строительства всех крымских линий, причем не только с точки зрения непосредственно самих работ по устройству путей, но и в контексте выработки правительственных решений, функционирования механизма государственно-частного партнерства, проанализировать в том числе и нереализованные проекты. Очевидным является намерение диссертанта реконструировать буквально исчерпывающую картину создания крымских веток. (В данном случае необходимо оговориться, что в диссертации не изучается эксплуатация железных дорог на полуострове, отдельные приводимые на этот счет свидетельства призваны ретроспективно осветить те или иные частные вопросы сооружения путей. Поэтому автор в задачах ничего и не говорит о рассмотрении работы уже построенных коммуникаций.) Говоря о задачах диссертации, следует коснуться и положений, выносимых на защиту. Они органически связаны с задачами и со структурой работы. Воспринимаемые в комплексе как предполагаемый итог исследования, они позволяют увидеть тему в исчерпывающей полноте, как пространственной, так и временной.

Автор подробно разбирает историографию темы, группируя анализируемые исследования по очевидным периодам – дореволюционному, советскому и постсоветскому. В рамках каждого из этих периодов работы систематизируются одновременно как по времени их выхода, так и по проблематике – общеимперского железнодорожного строительства и сооружения таковых линий в Крыму. Подобное совмещение обусловлено спецификой темы диссертации. Обращение к сравнительно небольшому корпусу работ, в которых говорится о строительстве крымских веток, было бы явно недостаточным, поскольку автор в своей диссертации идет от общего к

частному – от выработки основ правительственной политики в области сооружения железных дорог к реализации таких установок в конкретном районе страны, пусть и с учетом его местной специфики. Автор обращает внимание на то, что на протяжении всей полуторавековой истории изучения темы крымских железных дорог невозможно выделить какую-то определенную закономерность. Не просто отметить, когда в общих исследованиях о железнодорожном строительстве в России появился крымский сюжет. Еще сложнее определить, насколько многолетний процесс исследования истории данного вида транспорта влиял на динамику интереса историков к сооружению крымских веток.

Поэтому представляется оправданным выбранное диссертантом последовательное повременное изложение истории изучения вопросов, имеющих отношение к настоящей работе. Если, например, в труде А.А. Головачева, с которого начинается историографический обзор, присутствуют обе фокусировки (исследователь говорит о проблемах, возникающих в связи с приходом частного капитала в железнодорожное строительство, и одновременно касается истории акционерного Общества Лозово-Севастопольской дороги), то в двух других дореволюционных работах крымская тема отражена по-разному – у В.М. Верховского она отсутствует, а у Н.А. Кислинского присутствует, правда, лишь в аспекте концессионной политики правительства. Специальные издания В.П. Лепешинского и Л.Ф. Шухтана уже хотя бы в силу своего объема явились лишь первым приближением к изучению крымского железнодорожного строительства.

Говоря о советской историографии, автор показывает, как новые методологические установки отразились на исследовании истории железнодорожного строительства в Российской империи. Фокусирование внимания на общих вопросах, в частности, на проблеме доходности и вытекающей из нее правительственной политике выкупа частных дорог в

казну, привело к тому, что крымские сюжеты появлялись у исследователей лишь как конкретные примеры данной общей тенденции, без углубления в практические вопросы укладки полотна, обустройства путей и станций и пр. Вместе с тем, как подчеркивает автор диссертации, именно в советское время В.И. Самсонов предпринимает попытку написать историю английской ветки, построенной во время Крымской войны. Работа же Б. Аплаксина о Южнобережной дороге появилась в межвоенный период исключительно в силу конъюнктурности такого проекта для советского руководства.

Постсоветская историография разбирается автором гораздо более обстоятельно, что обусловлено заметным расширением диапазона изучаемых исследователями вопросов. В соответствующем разделе историографического обзора показывается, как дифференцируется проблемный подход к изучению железнодорожного строительства в империи. Обращается внимание на интенсивное развитие биографического направления – на создание портретов предпринимателей, вовлеченных в строительство и эксплуатацию линий. Указывается на рассмотрение этой сугубо экономической темы с точки зрения институциональной истории и социокультурной проблематики. Подчеркивается, что начавший разрабатываться еще в дореволюционных работах конфликт между частной инициативой и государственным управлением выходит на новый уровень осмысления, в том числе применительно и к Лозово-Севастопольской дороге. Заостряется внимание на том, что на этом фоне история строительства железных дорог в Крыму из частного сюжета превращается в постсоветской историографии в целое направление самостоятельных исследований на богатой источниковой базе, в том числе неопубликованной (работы Н.В. Старостенкова, А.С. Сенина, А.П. Сенина, В.Ф. Санжаровца и Н.А. Рак, А.С. Полянской).

Автор рассматривает некоторые зарубежные исследования по истории российских железных дорог и делает справедливое заключение об их общем

характере, который не позволяет говорить о том, что они качественным образом дополняют работы российских историков. Исключение составляет разве что комплекс фундаментальных трудов по истории дороги в Балаклаве, построенной англичанами для снабжения осаждавших Севастополь войск во время Крымской войны.

Историографический обзор доказывает справедливость авторского вывода, что, несмотря на появившиеся в последние годы «публикации, посвященные отдельным проектам линий в Крыму и частным вопросам функционирования там железнодорожного транспорта», до сих пор нет «целостной работы о строительстве железных дорог на полуострове». Данный вывод делает правомерным тему рассматриваемой диссертации в предложенной ее автором формулировке.

Профессионально дан обзор источников. С одной стороны, грамотно представлена их классификация. С другой стороны, по этому обзору наглядно видно, какой объем работы был проделан автором, в том числе впервые, если говорить об использовании неопубликованной делопроизводственной документации из фондов РГИА. Весь массив использованных источников систематизирован в восемь групп. Систематизация основана на общепринятом для исторических исследований принципе – от законодательных актов до вспомогательных визуальных материалов.

Хочется особо остановиться на сведениях о двух группах источников – делопроизводственных материалах и периодике. Уже на стадии ознакомления с этими обзорными фрагментами источников, еще до прочтения основной части работы, становится понятно, насколько основательно автор погрузился в изучаемую тему.

По количеству использованных фондов различных структурных подразделений министерств путей сообщения, финансов, внутренних дел, торговли и промышленности, а также Государственного совета и других

государственных институций (причем не только российских, но и турецкого Османского архива при кабинете премьер-министра) можно понять, что автор глубоко вошел в тему, имевшую межведомственный характер, который требует понимания того, как готовились и принимались решения, затрагивавшие сферы компетенции нескольких государственных учреждений. Важно также подчеркнуть, что многие из использованных неопубликованных делопроизводственных документов были впервые введены диссертантом в научный оборот.

Что же касается группы источников, в которую входят задействованные периодические издания, то один только перечень газет показывает, насколько интенсивно тема железнодорожного строительства в Крыму обсуждалась в общественном мнении. Необходимо также подчеркнуть, что автор привлек не только столичные, но и собственно крымские периодические издания, причем последние представлены довольно репрезентативным рядом названий. Обе эти группы позволяют взглянуть на историю строительства крымских линий как изнутри (с позиций лиц, принимавших и реализовывавших решения), так и извне (с позиций обывателей и вообще населения полуострова, наблюдавших за строительством путей и испытывавших на себе воздействия этих масштабных работ).

Очень уместной оказалась и группа визуальных источников, некоторые из которых помещены в приложении. Они позволяют представить в привязке к карте географию крымских линий и тем самым дополняют описания из соответствующих разделов основной части текста. Как уже было отмечено выше, структура диссертации позволяет восстановить историю создания крымской железнодорожной сети как во временной последовательности, так и в привязке к территориям полуострова.

Первая глава посвящена своего рода предыстории железнодорожного строительства в Крыму. В ней рассматриваются две основные проблемы –

проектирование путей на полуострове и первый успешный опыт создания небольшой ветки, который принадлежал англичанам, противникам России в Крымской войне. Хотя материал этой главы в содержательном отношении стоит особняком от остальных глав основной части, в которых рассказывается о реализации новых проектов в пореформенное время, она тем не менее не выглядит лишней. Многие проблемы, с которыми столкнулись англичане при сооружении балаклавского пути, – климатические, геодезические, технические – впоследствии регулярно испытывали и отечественные строители новых крымских веток. Поэтому целесообразно начинать историю железнодорожного транспорта в Крыму именно с английского опыта, несмотря на то, что он, как показывает автор, и не был известен их русским последователям. А борьба за концессии накануне начала работ по сооружению первой линии и межведомственные споры, о которых говорится в третьем параграфе главы, вообще оказались характерными для железнодорожного строительства последующих лет.

Вторая глава имеет самую дробную структуру из всех глав диссертации, что представляется оправданным, если учитывать, что в ней излагается история строительства Лозово-Севастопольской дороги – первой крымской линии, которая стала во многих отношениях типовой для других веток полуострова и в смысле того, как проходило ее строительство, и в плане траектории своего владельческого статуса. Автор обстоятельно рассказывает о том, как вызревал замысел ее создания после того, как перестали действовать условия Парижского мира, как под проект этой ветки создавалось акционерное общество и что собой представлял устав этой организации. В главе подробно разбирается проблема, с которой впервые столкнулись при сооружении этого пути, а именно – отчуждение земель под полотно и необходимые обеспечивающие сооружения. Много внимания уделяется непосредственно техническим вопросам строительства дороги и обеспечения ее подвижным

составом. Анализируются оба аспекта эксплуатации ветки – торгово-экономический и военный, причем при освещении хозяйственной эксплуатации дороги особое внимание уделяется проблеме встраивания транспортировавшихся по ней грузопотоков в общую схему причерноморского товарооборота. Наконец, объясняются причины нерентабельности этого акционерного проекта, обусловившие выкуп дороги в казну.

В третьей главе рассказывается о Джанкой-Феодосийской ветке. Однако, как показывает автор, сооружение этого пути стало следствием более значимой перемены в крымской действительности – переноса торгового порта в Феодосию из Севастополя. Говорится о доводах военного министерства, явившегося главным инициатором подобного решения, объясняется выбор именно Феодосии на роль торгового порта Крыма. Показывается, что новая дорога должна была стать важным инфраструктурным элементом этого переноса. В данном случае автор снова не ограничивается рассмотрением истории сооружения той ветки, которая в итоге соединила север полуострова с его юго-востоком, но разбирает и предысторию этого проекта – варианты проведения дороги в Феодосию, которые предлагались ранее. Чрезвычайно информативным представляется третий параграф главы, в котором приводится подробная информация о том, как проектировалась Джанкой-Феодосийская дорога и как проходило ее строительство. Автор обращает внимание на то, что техническая документация этой ветки была гораздо более проработанной и детализированной, нежели аналогичные технические описания Лозово-Севастопольского пути, что свидетельствовало о качественном приращении практического опыта у специалистов, занимавшихся железнодорожным делом.

Четвертая и пятая написаны по тому же плану – от проекта к его реализации – и освещают строительство еще двух крымских веток, на Керчь и

на Евпаторию. История линии на Керчь выглядит более сложной. Как показывает диссертант, данный проект возник в то же время, что и замысел сооружения Лозово-Севастопольской дороги, но был воплощен в жизнь намного позже, причем как ответвление Джанкой-Феодосийской линии. Еще одним отличием этой стройки от возведения других путей на полуострове стало активное вовлечение местных властей и деловых кругов в обсуждение вопросов, связанных со строительством пути. Дорога на Евпаторию имела во многом схожую судьбу. Автор приводит богатый фактический материал, свидетельствующий о том, что, как и в случае с керченской веткой, местные городские и земские органы Евпатории активно включились в обсуждение проектов новой дороги. Отличие евпаторийского проекта от керченского состояло в попытках иностранного частного капитала поучаствовать в строительстве дороги на запад полуострова – в главе подробно описываются соответствующие неудачные начинания французских инженеров.

Заключительная шестая глава для темы диссертации не является обязательной, поскольку в ней идет речь о нереализованных проектах железных дорог в Крыму. Но то, что автор все же остановился на таких задумках, систематизировал и проанализировал имеющуюся о них информацию, удачно дополняет материал предыдущих глав, в которых рассказывается о проектах состоявшихся. Рассмотрение намерений развития крымской железнодорожной сети, в том числе и в рамках такого масштабного проекта, как строительство линии из Юго-Западного края через полуостров на Кавказ с сооружением моста через Керченский пролив, позволяет косвенным образом оценить рентабельность уже существующих путей, их инфраструктурную состоятельность, особенно в условиях вызовов Первой мировой войны. Таким образом, фундаментальность представленной диссертации очевидна, ее научная новизна не вызывает сомнений.

Вместе с тем работа не лишена и определенных недостатков. Во-первых, несмотря на то, что автор в основной части при рассмотрении всего цикла сооружения крымских линий, от первых проектов до запуска дорог, следовал определенной схеме, налицо очевидный структурный перекося. В первой главе приводится материал о внутриведомственных противоречиях и разногласиях в бюрократической среде по поводу проектирования новых железнодорожных линий, в том числе в Крыму, что отчасти повлияло на задержку в принятии решения о строительстве Лозово-Севастопольской дороги. При рассмотрении истории проектирования Джанкой-Феодосийской и Евпаторийской линий автор столь же детально и обстоятельно не разбирает аналогичные конфликты в чиновничьих сферах, которые также привели к отсрочкам в начале сооружения обеих веток.

Во-вторых, в работе излишне подробно представлена техническая документация, что утяжеляет восприятие текста. Специфическая терминология, связанная с строительством дорог, железнодорожных мостов, нуждается в пояснении, хотя бы в подстрочнике. Приведенные сведения из технических условий проектируемых линий нуждаются в комментировании и объяснении. В-третьих, во второй главе, посвященной Лозово-Севастопольской дороге, есть параграф, в котором рассматривается проблема отчуждения земель. Приведенная в нем информация не является исчерпывающей. Желательно было бы указать площадь отчужденных земель и размер выплаченной за них компенсации. По другим линиям имеется больше данных. То есть материал об отчуждении земли и выплате компенсаций изложен неравномерно. В-четвертых, выводы в заключении хотелось бы видеть более развернутыми. В-пятых, в обзоре историографии нет общих работ по истории Крыма. Например, «Истории Крыма» под редакцией А.В. Юрасова.

Вместе с тем перечисленные замечания не являются критическими. Автореферат диссертации полностью соответствует диссертационному исследованию. Сама диссертация Айдина Юнуса Эмре 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: доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории народов стран СНГ, Института истории ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет»



Морозан Владимир Васильевич

Контактные данные:

тел.: +7-812-363-60-00, e-mail: office-history@spbu.ru

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

Адрес места работы: 199034, г. Санкт-Петербург, Менделеевская линия, д. 5

Тел.: +7-812-328-94-47, e-mail: office-history@spbu.ru



ЛИЧНУЮ ПОДПИСЬ

ЗАВЕРЯЮ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
УПРАВЛЕНИЯ КАДРОВ СНОГУ
Н. К. КОРЕЛЬСКАЯ

31.05.23