

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА
на диссертационное исследование
Айдина Юнуса Эмре на тему:
«Железнодорожное строительство в Крыму
во второй половине XIX – начале XX века», представленной
на соискание ученой степени кандидата исторических наук
по специальности 5.6.1. Отечественная история

Актуальность исследования Айдина Ю.Э. связано, во-первых, с самой постановкой проблемы диссертации, которая имеет важное значение для использования исторического опыта, накопленного в рассматриваемый соискателем период развития российского железнодорожного строительства и транспортной системы страны. Причем данное направление (что немаловажно) автор рассматривает как одно из ключевых факторов развития отечественной экономики во второй половине XIX – начале XX вв. как России в целом, так и Крыма в частности. Во-вторых, важность проблематики защищаемой диссертации состоит и в теоретическом осмыслении практики реализации условий для своевременного реформирования и технического переоснащения всей транспортной инфраструктуры. На современном этапе ОАО «Российские железные дороги» испытывает колоссальные сложности в своей деятельности в связи со сложившемся коллапсом в транспортной логистике в южные регионы страны, и, в частности, в Крым. В этом отношении диссертационное исследование Айдина Ю.Э. с обращением к опыту предшествующей эпохи представляется своевременным и востребованным.

Текст диссертации Айдина Ю.Э. подготовлен в соответствии с существующими требованиями к работам подобного типа. Введение содержит необходимую информацию о выполненной диссертации. Определение автором объекта и предмета исследования, хронологических и территориальных рамок исследования целиком и полностью соответствуют характеру поставленной проблемы. Сформулированные задачи диссертации раскрываются соискателем в отдельных параграфах, что свидетельствует о логичности исследовательской программы диссертации.

Автор использует традиционные для современной исторической науки принципы и методы исследования, позволившие осуществить объективный и всесторонний анализ поставленной проблемы. Проведенный Айдиным Ю.Э. обстоятельный обзор научной литературы позволил ему обозначить специфику дореволюционных изданий, которая выразилась в том, что «авторы были современниками железнодорожного строительства» (с. 6 рукописи), и, соответственно, участниками оживленной общественной полемики тех лет о необходимости строительства высокоскоростных транспортных коммуникаций, роли государства и частного бизнеса в этом процессе. Историографический обзор доказывает утверждение автора об отсутствии «целостной работы о строительстве железных дорог на полуострове» (с. 18 рукописи). Безусловно, диссертационное исследование Айдина Ю.Э. до

некоторой степени ликвидирует данный историографический пробел. Удачным в исследовании является изучение и обобщение опыта иностранной историографии (английской и немецкой). Это позволяет провести сравнительный анализ взглядов представителей исторической науки разных научных школ по данной проблеме.

Айдин Ю.Э. в качестве аналитической составляющей диссертационного исследования привлек документы из РГИА (Российского государственного исторического архива) и турецкого архива ВОА (Османский архив при Кабинете премьер-министра). Главенствующее место ожидаемо отведено документам отечественного архивохранилища: из фонда департамента железных дорог Министерства путей сообщения использованы материалы о строительстве железнодорожных путей сообщения, из фонда Канцелярии министерства путей сообщения – о финансовых расчетах и затратах, кадровом составе инженеров и т.д.

Автором привлечено множество опубликованных материалов: нормативных, делопроизводственных, статистических, картографических. Круг источников отличается необходимой представительностью и разнообразием, что позволяет соискателю делать обобщения с должной степенью достоверности. Особенно интересны источники личного происхождения и мемуаристика, которые дают представление о реальной роли крымских железных дорог в экономике Российской империи в изучаемый период. Указанные материалы и использованные автором архивные источники придают исследованию необходимую глубину, а авторским выводам убедительность.

К научной новизне представленной к защите диссертации Ю.Э. Айдина помимо новаторского освещения нереализованных проектов строительства железных дорог в Крыму можно отнести также введение в научный оборот новых архивных документов и опубликованных материалов дореволюционного периода, которые составили основу исследования. История отечественного транспорта как составная часть экономической истории страны – это направление может стать достаточно перспективным в отечественной историографии при его дальнейшей разработке.

Основной текст диссертационной работы состоит из шести глав с разбивкой каждой на отдельные параграфы в соответствии с задачами исследования. Предложенная структура дала автору возможность всесторонне изучить тему исследования. К числу достоинств диссертации следует отнести попытку многоаспектного исследования развития крымской транспортной инфраструктуры, в частности, железнодорожного строительства.

Ожидается первая глава «Проекты строительства железных дорог в Крыму в 1840–1860-х гг. Английский опыт в годы Крымской войны» содержит сведения о нормотворческой деятельности правительств российских императоров начиная с Николая I. Несмотря на казалось бы теоретизированную направленность этой главы, соискатель сумел найти и привести конкретные примеры начала железнодорожного строительства в Крыму. Автор в качестве отправной точки выбрал 1843 год – дату

строительства первой грузовой конно-железной дороги в Севастополе протяженностью всего 1 км. А проект первой пассажирской железной дороги в Крым относится только к 1852 г. (который так и не был реализован). Интересна точка зрения автора о «неправильно расставленных приоритетах» в отечественном железнодорожном строительстве в 1850-х гг.: вместо Петербургско-Варшавской железной дороги следовало бы начать строительство транспортных магистралей в южном направлении «чтобы соединить столицы с южными портами» (с. 29 рукописи). Крымская (Восточная) война 1853–1856 гг. показала и стратегический просчет правительства в этом отношении: отсутствие коммуникаций осложняло доставку оружия, боеприпасов, медикаментов, продовольствия и т.д. на линию фронта, что в итоге сказалось самым отрицательным образом на ход военных действий для русской армии.

Ю.Э. Айдин приводит интересные сведения о строительстве железной дороги от Балаклавы до Севастополя в 1855 г. силами интернациональных бригад рабочих (англичан, хорватов, испанцев, татар из Евпатории и др.) общей численностью до 600 человек. Поставку строительных материалов, оборудования, продовольствия, спецодежды и пр., а также общее финансирование строительства взяло на себя британское правительство. Начавшая функционировать в годы Крымской войны эта железнодорожная ветка протяженностью около 20 миль к концу 1855 г. сыграла важнейшую роль в снабжении английских войск при осаде Севастополя. В дальнейшем железнодорожное полотно было демонтировано и продано Османской империи в 1857 г., о чем сохранились сведения в Османском архиве при Кабинете премьер-министра (соответствующие ссылки на документы автор приводит в тексте диссертации).

Позже, при анализе итогов Крымской войны, в правительственных кругах пришли к осознанию: с наличием транспортной инфраструктуры результаты военных действий были бы совсем иные, т.е. стала очевидной бесперспективность существующей политики в отношении железнодорожного строительства в Крыму. Государственные и общественные деятели пытались проанализировать неудачи предыдущего этапа. Соискатель совершенно справедливо указывает в качестве их причин дороговизну материалов, медленные темпы строительства, отсутствие свободных средств и в целом «несостоятельность казенного хозяйства» (стр. 40 рукописи). Отдельного внимания автора заслужили финансовые махинации, откровенное казнокрадство, непрофессионализм чиновников, некомпетентность иностранных специалистов, которые в совокупности осложняли строительство крымской железнодорожной ветки.

В тексте диссертационной работы подробно рассмотрен проект строительства отечественной железнодорожной сети в авторстве Павла Петровича Мельникова, будущего министра путей сообщения. Соискатель отмечает, что согласно проекту южная железнодорожная ветка была самой протяженной (1440 верст) и должна была соединить Москву с Севастопольским морским портом. Малоизвестным в отечественной

историографии стал сюжет о создании в 1863 г. концессии английских банкиров, сведения о деятельности которой автор почерпнул в документах департамента железнодорожных дел Министерства финансов из фондов РГИА. Подробно освещена дискуссия об очередности и приоритете направления строительства железных дорог, о «соперничестве» между Феодосией и Одессой за право стать конечным пунктом транспортной магистрали из Москвы (с. 55, 60 и др. рукописи).

Во второй главе «Лозово-Севастопольская железная дорога: от замысла к воплощению» показан непростой процесс утверждения проекта, финансирования, строительства и введения в эксплуатацию главной транспортной магистрали Крыма. С похвальной обстоятельностью рассмотрены создание акционерного общества Лозово-Севастопольской железной дороги, ее устав, основные персоналии (например, П.И. Губонин), показаны межведомственные разногласия между министерствами финансов и путей сообщения по вопросам строительства железной дороги к Черному морю (стр. 60 рукописи). Автор диссертации среди причин начала железнодорожного строительства называет и внешнеполитический фактор – с 1871 г. перестали действовать отдельные статьи Парижского мирного договора (1856 г.), и Россия вернула себе статус морской державы, восстановив Севастополь как свой главный военный морской порт на Черном море.

Интересен сюжет о волнениях рабочих в мае 1873 г. при прокладке наиболее проблемных участков из-за скальных пород в Бельбекской долине и пригороде Севастополя Инкермане. Айдин Ю.Э. привел свидетельства очевидцев (директора-распорядителя Севастопольского участка железной дороги Струве, стр. 80 рукописи) о событиях тех дней, о забастовках и протестных действиях строителей, их жалобах должностным лицам (Бахчисарайскому мировому судье, Таврическому губернатору) на свое бедственное положение из-за условий содержания, задержки заработной платы, недостаточное питание, массовые заболевания и отсутствие медицинской помощи. Но, несмотря на все сложности, 5 января 1875 г. было открыто движение по железнодорожной ветке от Симферополя до Севастополя.

Главы с третьей по пятую посвящены строительству железнодорожных путей сообщения собственно в Крыму: Джанкой-Феодосийской, Владиславовка-Керченской и Евпаторийской магистралям. Изложение материала идет по примерно одинаковому плану: автор рассматривает проекты строительства и их особенности, технические характеристики построенных объектов инфраструктуры, сложности, возникшие в ходе принятия управленческих решений. Соискателю удалось выявить и специфические черты. Например, обсуждение проекта строительства Феодосийской железнодорожной линии стало самым продолжительным в истории российского транспорта и заняло несколько десятилетий: с конца 1850-х гг. до ее официального открытия в 1892 г. (стр. 151 рукописи); введение в эксплуатацию Владиславовка-Керченской железнодорожной ветви в 1900 г.

объединило все железнодорожные сети полуострова в единую систему сообщения с территорией материковой России (стр. 177 рукописи) и т.д.

В шестой главе рассмотрены нереализованные железнодорожные проекты в Крыму. Соискатель после анализа многочисленных предложений и многолетних дискуссий пришел к закономерному выводу: «споры касались вопросов финансирования, направления дороги, строительных технологий. Сложность принятия решения была вызвана не только многочисленностью инженерных проектов, но и давлением со стороны промышленных, бюрократических, военных кругов. Не было единого видения относительно проекта строительства» (стр. 248 рукописи).

В Заключении подведены итоги диссертационного исследования. Важным являются авторские положения о том, что длительная история развития транспортной сети на полуострове была, в первую очередь, связана с бюрократическими проволочками, дороговизной проектов, сложностью крымского рельефа и большой протяженностью железнодорожных путей и отчасти с «человеческим» фактором – хищениями, необоснованными растратами казенных средств, непрофессионализмом и т.д.

В ходе внимательного прочтения текста диссертационной работы возник ряд пожеланий автору.

1. На наш взгляд, в тексте диссертации недостаточно внимания уделено Главному обществу российских железных дорог, учрежденному в 1857 г. В тексте есть упоминания о нем, но его роль в провале строительства Феодосийской железнодорожной ветки в к. 1850-х гг. и последующем фактическом банкротстве нуждается в более детальном освещении. Ведь железнодорожное строительство в Крыму было возобновлено только в начале 1870-х гг. (т.е. спустя более 10 лет) во многом из-за убыточности этого акционерного общества.

2. Сюжеты о развитии железнодорожного строительства в Крыму изложены с разной степенью подробности. Например, глава о Лозово-Севастопольской железной дороге состоит из восьми параграфов и занимает объем около 55 стр. рукописи. Главы, посвященные строительству Владиславовка-Керченской и Евпаторийской железнодорожным линиям (глава 4 и глава 5 соответственно) состоят из двух параграфов каждая и занимают объем 25 стр. и 18 стр. соответственно. То есть, интересный материал, данный в краткой, несколько схематичной форме, вполне можно уточнить и дополнить.

3. Текст диссертации изобилует техническими сведениями: протяженностью построенных железнодорожных путей, количеством тоннелей, мостов, переходов, построенных станций и их оснащением и т.д. Логичнее было бы вынести эти сведения в приложения, для наглядности можно было бы представить в табличном виде.

Но высказанные пожелания не снижают в целом благоприятное впечатление от диссертационного исследования Айдина Ю.Э. Автореферат и публикации автора соответствуют основному содержанию диссертации.

Можно констатировать, что диссертация Айдина Юнуса Эмре на тему: «Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX – начале

XX века» 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 документоведения и архивоведения,
исторический факультет,
институт «Таврическая академия»,
ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского»

Н. Д.

Борщик Наталья Дмитриевна

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

Адрес места работы:
295007, Республика Крым, г. Симферополь,
проспект Академика Вернадского, 4
Телефон: + 7(3652) 60-84-98
E-mail: cfuv@crimeaedu.ru
WWW: <https://cfuv.ru/>



Подпись *Борщик Н.Д.* подтверждаю
ученый секретарь
Крымского федерального университета
имени В.И. Вернадского
А.И. Митрошкин
20 ____ г.