

Отзыв

официального оппонента на диссертацию Коновалова Николая Александровича **«Развитие транспортной системы бассейна реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв.»**, представленной на соискание учёной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Диссертация Н.А. Коновалова посвящена актуальной научной проблеме: истории развития одного из видов транспорта – водных путей сообщения. Это важное направление отечественной истории, учитывая обширную территорию нашей страны, освоение и заселение которой осуществлялась в основном по рекам, которые долгое время во многих районах являлись единственными «дорогами» по которым можно было производить перевозку товаров и пассажиров. Актуальность выбранной Н.А. Коноваловым темы не вызывает сомнений, как не вызывает сомнений и вся сложность поставленных задач, которые сформулировал сам автор при определении основных целей своего исследования.

Текст исследования в достаточной мере репрезентирует заявленный диссертационный проект и даёт представление о реализации поставленных автором задач. Все выводы и рекомендации базируются на обоснованных научных положениях.

Научная новизна диссертации не вызывает сомнения, так как впервые было проведено комплексное историческое исследование развития транспортной системы главной водной артерии Южного Урала – реки Белой во второй половине XIX – начале XX века. Рассмотрены гидрографические характеристики реки в исследуемый период. Выделены все трудности развития судоходства. Указаны экономические предпосылок модернизации местного речного флота. Показана роль государства и предпринимателей в создании на Белой регулярного пароходного сообщения. Изучена деятельность Уфимской судоходной дистанции, а также губернских органов

власти в отношении водного транспорта. В научный оборот введены ранее не опубликованные архивные документы, извлечённые автором из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА) и Центрального исторического архива Республики Башкортостан (ЦИА РБ), использованы материалы в общей сложности из 18 фондов. Кроме того автор в своём исследовании опирается на 60 опубликованных источников, периодическую печать, мемуары современников и 77 научных работ.

Результаты данной диссертационной работы могут быть использованы для дальнейшего изучения истории развития водного транспорта, для написания монографий и учебных пособий по различным отраслям народного хозяйства, разработке курсов лекций и семинаров по региональной истории, экономической истории Южного Урала и Поволжья.

Структура диссертации представляется логичной и обоснованной: работа состоит из введения, трёх глав и заключения, присутствует список использованных источников и научной литературы, приложение.

Во введении автор обосновывает актуальность темы, определяет объект и предмет, указывает хронологические и территориально-географические рамки, цели и задачи исследования, формулирует практическую значимость работы.

На наш взгляд, диссертант слишком «узко» понимает такие важные понятия, как объект и предмет исследования. По его мнению, объектом является «транспортная система реки Белой» (С. 6), предметом же он считает «развитие транспортной системы бассейна реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв.», что на наш взгляд не совсем верно. Если следовать логике исследователя – транспортная система на Белой уже существует и он изучает её развитие. Но, из текста диссертации, мы узнаём, что до середины XIX в. как таковая транспортная система на этой реке практически отсутствовала. На наш взгляд объектом в данном случае должен был выступить водный транспорт России или Урала, а судоходство по реке Белой только предметом.

Здесь же, во введении, даётся анализ степени изученности проблемы, характеристика источниковой базы, раскрываются теоретико-методологические основы диссертации. Историографический анализ, представленный в диссертации, позволяет судить о компетентности соискателя в большинстве научных проблем, так или иначе связанных с предметом его исследования. Научные работы по изучаемой теме разделены автором на три периода – дореволюционный, советский и современный, что является традиционным и не вызывает замечаний. Диссертант достаточно объективно оценивает состояние изученности темы, отмечая как достижения, так и «узкие места» в разработке тех или иных вопросов. Имеющая место критическая направленность при анализе ранее написанных трудов, сочетается с уважительным отношением к предшественникам, внёсшим свой вклад в изучение проблемы. К характеристике источниковой базы, соискатель отнёсся не так внимательно, там мы видим простое перечисление использованного источникового материала, но нет его критики. Поэтому неясно насколько он репрезентативен.

Что касается методологической основы диссертации, то мы разделяем точку зрения Н.А. Коновалова, базирующуюся на теории модернизации, как всеобъемлющем поступательном процессе инновационных мероприятий. Модернизация охватывает различные стороны общественной жизни, в том числе и транспорт. Не вызывает также возражений применение комплекса общенаучных, специально-исторических и междисциплинарных методов, таких как анализ, синтез, индукция, дедукция, описание и синтез. Таким образом, комплексный методологический подход, применённый диссертантом вполне разумен.

Первая глава **«Историко-географические условия работы транспортной системы бассейна реки Белой»** состоит из трёх параграфов. В первом *«Гидрографические характеристики реки Белой и меры по их улучшению во второй половине XIX – начале XX вв.»* приведены географические характеристики реки: длина, ширина, глубина в различных

местах, климатические особенности, возможности и проблемы, возникающие при передвижении по реке. Показан процесс проведения исследовательских работ по изучению реки и разработке проектов по улучшению судоходства. Причём этот процесс показан очень подробно, выделена деятельность правительства, земства и частных лиц по расчистке русла реки. Автор подчёркивает, что меры по очистке дна реки от камней и наносных мелей носили эпизодический характер и не давали устойчивых результатов.

Во втором параграфе *«Состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.»* исследователь сравнивает различные виды транспорта, существовавшие в XIX веке в Оренбургской губернии – гужевой, железнодорожный и водный, и доказывает, что перевозки на последнем были самыми дешёвыми, но осуществлялись они самым примитивным образом – сплавом барок весной по высокой воде. Приведены особенности постройки и характеристики барок, но не уточняется, использовались ли другие средства для перевозки грузов (коломенки, плоты, понтоны). Автор показал также работу бурлаков и коноводных машин.

В третьем параграфе *«Экономические предпосылки модернизации водного транспорта»*, приведены данные о сплаве продукции горных заводов в город Уфу по малым рекам, на которых эти заводы были построены, сказано, что таких заводов в начале изучаемого периода было 15 (три казённых и 12 частных). К сожалению, автор приводит только отрывочные сведения о транспортировке горнозаводских грузов, а также перевозке другой продукции, такой как – поташ, лес и лесоматериалы, пищевые продукты. При этом диссертантом замечена тенденция роста речных перевозок, расширение торговых операций внутри губернии, а также расширение внешней торговли со Средней Азией, которая рассмотрена очень подробно – объёмы экспорта и импорта, номенклатура товаров и их суммарная стоимость, направления ввоза и вывоза.

На основании всего этого сделан вполне обоснованный вывод о том, что судоходство по реке Белой требовало коренной реконструкции.

При работе над названием второй главы диссертации Н.А. Коноваловым была сделана формальная ошибка, которая заключается в следующем: название главы звучит так – **«Создание на Белой пароходного сообщения (конец 1850-х – начало 1880-х гг.)»**, то есть мы видим, что здесь присутствует некоторое хронологическое ограничение. Эта глава состоит из трёх параграфов: первый называется **«Создание грузового пароходного сообщения (конец 1850-х – 1860-е гг.)»**, второй – **«Создание пассажирского пароходного сообщения (1870-е – начало 1880-х гг.)»** которые также имеют в своих названиях хронологические показатели, продолжающие друг друга и укладывающиеся в общую хронологию названия главы. Здесь, правда, появляется некоторая загадка: получается, что в 1850-х – 1860-х гг. на реке Белой появилось грузовое пароходство, которое потом закончилось, а уже в 1870-е гг. начинается перевозка паровым флотом только пассажиров, которая, в свою очередь, также закончилась в начале 1880-х гг. По логике, и сама вторая глава должна была бы на этом закончиться, но она (глава) имеет третий параграф – **«Транспортная система бассейна реки Белой в конце XIX – начале XX вв.»**, который, выходя за временные рамки указанные в названии главы, является её естественным продолжением, в соответствии с хронологическими рамками диссертации в целом. Мы советуем соискателю в дальнейшем более внимательно относиться к деталям, которые хотя и имеют формальное значение, но показывают невнимательное отношение исследователя к оформлению своей работы.

Внутри же главы, при её прочтении, все оказывается понятным, логичным и обоснованным.

В первом параграфе второй главы очень обстоятельно, с опорой на различные источники и научные работы изучен процесс организации пароходного сообщения по реке. Диссертант аргументированно представляет читателям в навигацию какого года произошло первое плавание пароходов по реке. Автор резонно не согласился с официальной точкой зрения, что это событие произошло в 1856 г. и доказывает, что это совершилось только через

два год – 11 августа 1858 г., приводит название первого парохода и фамилию владельца. Далее была выявлена хронология освоения реки на расстояние до 850 км от устья, показано начало конкурентной борьбы пароходных компаний за грузы и рейсы, приведены технические характеристики судов, отмечается, что они были одновременно и грузовые и пароходные. Очень подробно исследованы навигации первых лет – кто, что и куда перевёз, обозначены трудности становления – технические и социальные.

Действительно становится понятным, что в первые годы пароходства по реке Белой развивались практически только грузовые перевозки. Начиная с 1870-х гг. пассажирские перевозки становятся отдельной услугой пароходных компаний. При этом грузовые перевозки не прекратились, как мы склонны были подумать, прочитав оглавление, просто пассажирские стали более доходными, учитывая практически полное отсутствие качественных дорог в крае. На это повлияло и появление железной дороги, проходящей через губернский центр, стоящий на реке, откуда теперь можно было попасть в другие районы страны.

В этом же параграфе говорится о росте грузоперевозок и расширении номенклатуры товаров. Соискатель выявил и новое направление использования водного транспорта, на что предшествующие исследователи не обратили внимание, – пароходные компании не только перевозили пассажиров и грузы, но и начинают брать товары у купцов и предприятий на реализацию выступая как торговые агенты. Диссертант также указывает, что пароходы стали использоваться как буксиры для традиционных самоходных судов, осуществлять почтовые перевозки.

В третьем параграфе этой главы Н.А. Коновалов указывает, что среди исследователей нет единой точки зрения о численности парового флота реки Белой, и им приведены эти статистические подсчёты различных авторов. Но своё мнение он изложил очень кратко – «в 1904 г. число пароходов достигло максимума в 61 единицу, после чего стало снижаться» (С. 114). Сосредоточив своё основное внимание на технических характеристиках

пароходов, диссертант рассмотрел парходные общества и компании, сгруппировав их по таким категориям как численность находившихся в эксплуатации пароходов и участие их в различных навигациях. Сокращение речного флота соискатель связывает с конкуренцией с Самаро-Златоустовской железной дорогой, которая в начале прошлого столетия стала основным товаро-пассажирским перевозчиком, независимым, в отличие от речного флота, от погоды, климата и времён года. Но при этом автор указывает, что железная дорога не смогла вытеснить речной транспорт с рынка перевозок Южного Урала, став его дополнением и партнёром – товары из южной части Уфимской губернии на пароходах доставлялись к Уфе, оттуда они уже по железной дороге отправлялись в Сибирь и Центральную Россию.

Третья глава **«Водный транспорт в бассейне Белой в системе социально-экономических отношений»** состоит из двух параграфов.

В первом **«Деятельность Уфимской судоходной дистанции»**, рассматривается комплекс мер, который был предпринят государством по организации и контролю судоходства по реке Белой: правила движения судов, техника безопасности, технический контроль как за судами в целом, так и особо за паровыми котлами, санитарный контроль грузов и пассажиров. Соискатель раскрывает развитие мер государственного контроля обстоятельно, всесторонне, подтверждая все свои выводы опорой на источники.

Во втором параграфе **«Состояние прибрежной транспортной инфраструктуры»**, автор очень хорошо продемонстрировал, как повлияло развитие судоходства по реке Белой на развитие прилегающих к ней территорий. В первую очередь это строительство пристаней, их число увеличилось с 4 до 21, кроме того на притоках действовало ещё до 30 причалов. Практически с нуля была создана система переправ вблизи крупных городов и пристаней. Появились затоны для зимовки судов, при которых появляются судоремонтные мастерские. На реке и её берегах

появились специальные знаки указывающие фарватер. Становится понятно, что судоходство на реке в начале XX века стало более безопасным и регламентированным, и оказало значительное влияние не только на прибрежную зону, но и способствовало развитию внутренних районов губернии. Не очень чётко, к сожалению, показана численность рабочих и служащих занятых на различных работах в этой системе.

В Заключении подведены основные итоги и результаты тех исследований, которые были проведены в главах, тем самым автору удалось в значительной мере компенсировать практически полное отсутствие выводов по главам.

Но диссертация на этом не заканчивается, так как в Приложении нас ждут очень интересные материалы. Помимо карт-схем, хронологической таблицы замерзания и вскрытия реки в течение всего XIX в. и прочего, мы найдём там данные о количестве построенных на Белой 8 типов самоходных судов в 1898-1910 гг. (Приложение 9), ежегодные данные о количестве пароходов, курсировавших на реке в 1895-1913 гг. (Приложение 10), названия их, мощности паровых двигателей и фамилии собственников пароходов за 1898, 1902 и 1903 гг. (Приложения 11, 12 и 13), есть даже Сравнительная таблица движения грузов в Уфимской губернии на речном и железнодорожном транспорте в 1899-1913 гг. (Приложение 15). Эти, поистине бесценные материалы были собраны диссертантам в различных источниках, оформлены в таблицы и ... спрятаны в Приложение, не сделав даже в основном тексте указаний на их наличие. Если бы этот материал был в основной части исследования, это только подкрепило бы выводы соискателя.

Ещё раз подчеркнём, что соискатель в целом весьма успешно справился с теми задачами, которые он перед собой поставил, но вместе с тем, обозначим и некоторые недочёты и проблемные места представленного исследования.

1) Рассмотрена историография касающаяся в различной степени только реки Белой, не ясно знаком ли автор с исследованиями по истории судоходства на других реках Урала и Зауралья – Чусовой, Оби, Иртыше и их притоках.

2) Автор все время использует термин «бассейн реки Белой», но бассейна как такового в работе не видно, а ведь на притоках этой реки, особенно правых, горных, были построены и города, такие как Красноуфимск и Златоуст, бывшие в то время уездными центрами, и горные заводы – Златоустовский, Симский и др., которые отправляли свою продукцию на рынок долгое время водным путём, а такое предприятие как Инзерский завод и в 1917 г. оставался единственным уральским горным заводом отправлявший свою продукцию на рынок исключительно водным путём. Вдоль этих рек лежали районы население которых активно занималось различными видами сельского хозяйства и лесным промыслом, а реки использовались для вывоза их продукции. Как результат, в работе было проведено очень подробное изучение только главного русла, пригодного для пароходного сообщения, но осталось почти неизвестно, что происходило на притоках? Предпринимались ли попытки улучшить условия плавания по другим рекам Бельского бассейна? Хотя бы по самому крупному – Уфе?

3) Выбор хронологических рамок исследования, разумеется, является исключительным правом автора. Поэтому, мы совершенно согласны с нижней границей исследования – началом пароходного сообщения по реке Белой. Верхней же границей указан 1913 г. Эта дата обосновывается соискателем на С. 6-7: «когда был достигнут пик экономического развития страны, после чего рост экономических показателей как в Российской империи в целом, так и на бельском водном транспорте в частности, был прерван начавшейся Первой мировой войной». Однако заметим, что война началась не 1 января 1914 г. а 1 августа (по новому стилю). Следовательно, большая часть навигации в этом году прошла в мирное время. И Уфимская губерния, и Казанский военные округ, в который она входила, на протяжении

всей войны оставались тыловыми районами, противник сюда смог добраться только в виде военнопленных. Промышленность региона и водный транспорт продолжили свою работу. Кроме того, во время войны значительно увеличилась нагрузка на железные дороги, и многие промышленные предприятия Урала опять стали вывозить свою продукцию водным транспортом. Увеличились и поставки продовольствия в армию, в том числе и из тех районов Южного Урала, откуда это можно было сделать только водным путём. Расширение хронологических рамок только добавило бы новых граней в данное исследование.

4) Работа носит в значительной мере описательный и, если можно так сказать, «белоцентрический» характер. Развитие системы парового судоходства рассматривается исключительно на одной реке, поэтому очень трудно понять – насколько оно (судоходство) было значительным. Мы уже говорили, что не приведены данные показывающие динамику развития: сколько пароходов было в начале изучаемого периода, в конце, как развивались другие плавсредства? Автор указывает, что на протяжении всего изучаемого периода производилась транспортировка традиционных грузов – металлы, лес, зерно, – но не показаны изменения объёмов перевозимой продукции, изменения в соотношении этих товаров между собой, их доля в товарообороте региона. Отсутствует сравнение развития пароводства на реке Белой с развитием пароводства на «соседних» реках Урала – Чусовой, Тоболе, Иртыше и др., что обедняет работу.

Однако высказанные замечания не снижают в целом положительного впечатления от диссертации Н.А. Коновалова, которая является оригинальным авторским исследованием.

Таким образом, диссертационная работа Н.А. Коновалова **«Развитие транспортной системы бассейна реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв.»**, является законченной самостоятельной научно-квалификационной работой, актуальной в научном отношении, содержащей значительный элемент новизны, в которой успешно решён ряд задач по

изучению истории развития и модернизации водного транспорта Южного Урала в конце XIX – начале XX в., имеющей важное значение для развития исторических знаний об Урале в целом.

Автореферат и публикации соответствуют теме диссертации.

Диссертация соответствует требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения учёных степеней», утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание учёной степени кандидата наук, а её автор, Николай Александрович Коновалов, заслуживает присуждения учёной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент Рукосуев Евгений Юрьевич, доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора экономической истории ФГБУН Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук. 620990. г. Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, д. 16. Тел. (343) 374-53-40. E-mail: iia-history@mail.ru

Е.Ю. Рукосуев

28 мая 2015 г.