

Отзыв

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

История развития транспортной системы России представляет собой сложную и далеко не завершенную с точки зрения разработки тему отечественной историографии. Поэтому научная целесообразность и актуальность темы кандидатской диссертации Н.А. Коновалова не вызывает сомнений. Речной транспорт всегда выступал важнейшим элементом транспортных коммуникаций. Он обеспечивал связи между различными областями страны, между производителем и рынком, оказывал влияние на степень товарности рынка и интенсивность экономического развития того или иного региона. Благодаря разветвленной гидросети России, речной транспорт обеспечивал перевозку большой массы грузов на значительные расстояния, являясь самым экономичным, дешевым видом транспорта.

Значительную роль речной транспорт играл в Оренбургской и Уфимской губерниях. Удаленность от центральных рынков и морских портов, отсутствие вплоть до конца 1880-х гг. железных дорог, определили его исключительно важное место в транспортной структуре края. Бассейн р. Белой, входящий в обширную воднотранспортную сеть страны, обеспечивал выход товарной продукции на внешний рынок, замыкая на себе многие производственные и торговые циклы.

Актуальность и новизна исследований Н.А. Коновалова связаны с тем, что диссертант первым предпринял попытку изучить функционирование речного транспорта в Уфимской и Оренбургской губерниях – территориях, связанных с бассейном р. Белой – в общей системе отношений природной,

экономической, социальной сфер. Автору диссертационного исследования удалось определить общие тенденции и особенности развития водных путей и речного транспорта как важнейшей части социально-экономического комплекса края второй половины XIX – начала XX вв. Научная новизна исследования определена, так же и тем, что избранная для изучения тема диссертации до сих пор не была предметом специальных изысканий.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

Во введении Н.А. Коноваловым дается обоснованное определение объекта диссертации – транспортная система р. Белой. Предметом исследования выступает ее развитие во второй половине XIX – начале XX вв. В методологическом отношении работа ориентирована на познавательные возможности концепции линейной модернизации, что позволило осуществить целостную характеристику бельской транспортной системы.

Исследование Н.А. Коновалова опирается на широкую историографическую базу. Анализируя степень изученности темы, диссертант избирает хронологический подход и выделяет три периода: дореволюционный, советский и современный, что является вполне оправданным. Помимо работ содержащих сведения о развитии речных транспортных коммуникаций в Российской империи, автор анализирует исследования, раскрывающие особенности развития речного транспорта в различных регионах страны. Историографический анализ позволил выявить наименее исследованные сюжеты и обосновать собственные исследовательские задачи.

Раскрытию предмета исследования способствует широкий круг репрезентативных источников, их компетентный источниковедческий анализ. В работе представлены неопубликованные архивные документы из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА), Центрального исторического архива Республики Башкортостан (ЦИА РБ). Опубликованные источники представлены «Справочными», «Памятными

книжками», «Календарями», «Обзорами Уфимской губернии», «Систематическим сводным сборником постановлений Уфимского губернского земского собрания», мемуарами. В диссертации проводится анализ таких законодательных актов как Устав путей сообщения, Устав почтовый, Устав строительный. Благодаря исследовательской работе диссертанта в научный оборот были введены ранее не опубликованные архивные документы из фондов РГИА и ЦИА РБ.

Однако, следует отметить, что разделы диссертации, связанные с развитием пароходства на р. Белой, можно было бы усилить привлечением материалов из фондов Государственного архива Кировской области (ГАКО) и Государственного архива Пермского края (ГАПК), в силу той активной деятельности которую вели пароходоладельцы Вятской и Пермской губерний на р. Белой, а также широкого привлечения на судовые работы жителей этих губерний. Хотелось бы обратить внимание автора и на обширные сведения по судоходству в России, содержащиеся в опубликованных материалах ведомственной статистики – «Статистический сборник МПС», «Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России», издававшихся Министерством путей сообщений.

Первую главу своей диссертации Н.А. Коновалов посвятил гидрографической характеристике р. Белой, состоянию речного транспорта к началу изучаемого периода, экономическим предпосылкам модернизации транспортной системы региона. Содержание раздела диссертации вполне обосновано, поскольку рассмотрение обозначенных проблем в комплексе позволяет автору выявить факторы как способствовавшие проведению модернизации речного транспорта на р. Белой, так и затруднявшие ее.

Отмечается, что природно-климатический фактор определял не только сроки и условия навигации, но и характер судоходства. Типы сплавных и механических судов также определялись гидрографическими особенностями реки. Автором выделены три таких участка: от Уфы до устья реки Белой – пригодные для пароходного обслуживания; от Уфы до Стерлитамака –

пароходное сообщение могло функционировать лишь в период весеннего половодья; участок от Стерлитамака, выше по течению, и часть притоков были пригодны только для сплава судов (С. 26, 27). Н.А. Коновалов отмечает, что средств выделяемых государством и органами местного земского управления на улучшение судоходных качеств р. Белой было явно недостаточно, что и являлось основной причиной, сдерживавшей развитие судоходства (С. 30 – 35).

Характеризуя состояние водного транспорта на р. Белой к середине XIX в., диссертант отмечает, что перевозка массовых грузов осуществлялась исключительно посредством сплава за бурлаками или коноводными машинами. Активный рост товарного оборота в пореформенной России требовал усиления мощностей речного транспорта. В этой связи Н.А. Коновалов анализирует экономическую ситуацию в Оренбургской губернии на рубеже 1850 – 1860-х гг. Указывается, что создание пароходного сообщения на р. Белой было обусловлено, прежде всего, ростом производства местной промышленности, развитием внутренней и транзитной торговли со Средней Азией, увеличением объемов производимой сельскохозяйственной продукции и прежде всего хлеба. Поэтому экономические предпосылки модернизации водного транспорта обоснованно определяются автором как основные (С. 51- 64).

Вторую главу работы, автор посвящает развитию пароходного сообщения на р. Белой. Н.А. Коновалов выделяет три этапа технической модернизации на речном транспорте региона. Конец 1850-х – 1860-е годы, определяются как начальный период бельского пароходства, при этом автор указывает на дискуссионность вопроса о начале пароходного движения по р. Белой – 1856 или 1858 гг. На этом этапе в бассейне р. Белой начинают действовать крупные волжские пароходные компании, осуществляется первый опыт создания местных пароходств. Определяя особенности указанного периода, автор отмечает, что большинство массовых грузов по-

прежнему отправляется сплавом, а пассажирские перевозки не стали специализированным видом транспортных услуг (С. 69 – 91).

Только в 1870-е гг. отмечены началом стабильного пароходного сообщения, ростом числа механических судов, пассажирские перевозки становятся постоянной самостоятельной услугой, а большинство ввозимых в губернию грузов поступает за пароходами. Эти факты позволили автору аргументировано определить 1870-е гг. как качественно новый этап в развитии бельского водного транспорта (с. 91 – 112).

Третий этап модернизации датируется автором концом 1880-х гг. до 1913 г. Он характеризовался ростом количественных показателей речных перевозок, улучшением технических характеристик судов. В это время происходят также и существенные изменения в транспортной системе региона, связанные с открытием Самаро-Златоустовской железной дороги. Новый вид транспорта существенно потеснил позиции речного транспорта, часть товарных потоков была переориентирована на железную дорогу, что наиболее ярко проявилось в южной части Уфимской губернии (С. 112- 125).

Думается, не совсем оправданным выглядит подход автора к этой части диссертации, при котором он рассматривает деятельность водного и железнодорожного транспорта в основном через призму конкуренции. Целесообразнее было бы рассмотреть третий этап модернизации как время складывания единой индустриально-транспортной системы региона, появления первых транспортных узлов. Тем более, что сюжет о наличии соглашений о прямом грузовом и пассажирском сообщении, заключаемых между правлениями пароходных компаний и железных дорог, в диссертации присутствует.

Принцип системности, которому следует автор при изучении темы, в полной мере проявился в третьей главе диссертации. В этой части диссертации рассматриваются общие направления государственной политики в сфере водного транспорта, подчеркивается бюрократический характер регулирования сферы речных перевозок. Указывается на

недостаточный объем финансирования работ по улучшению судоходных качеств р. Белой. Рассматриваются важные компоненты транспортной системы, без которых нормальное функционирование водного транспорта едва ли было возможным. Это деятельность Уфимской судоходной дистанции во всех многочисленных ее аспектах. Автор приводит характеристику обширной делопроизводственной документации, должностные обязанности, размер оплаты штатных единиц судоходной дистанции (С. 128 – 146).

Другим важнейшим компонентом водного транспорта выступает прибрежная транспортная инфраструктура, состоянию которой в рассматриваемый период, посвящен отдельный параграф. В его рамках анализируются вопросы технического развития пристаней, судоремонтных мастерских и паромных переправ. В силу недостаточной интенсивности паромного движения, слабого развития местного паромства для р. Белой подчеркивается техническая неразвитость большинства инфраструктурных объектов. Как констатирует автор, к концу исследуемого периода прибрежная инфраструктура существовала лишь на стадии создания (С. 146 – 159).

Предметом дискуссии может стать название третьей главы, которая заявлена, на мой взгляд, предельно широко: «Водный транспорт в бассейне р. Белой в системе социально-экономических отношений». Но содержательно автор обращается только к рассмотрению деятельности судоходной дистанции и состоянию прибрежной транспортной инфраструктуры. Полагаю, что при рассмотрении данной проблемы следовало обратить внимание на характеристику социального состава судорабочих, их экономическое положение, условия труда. Очевидно, следовало в этом разделе диссертации проанализировать социальный состав судовладельцев, особенности организации паромств, вклад отдельных представителей в развитие бельского судоходства.

Общие выводы, сделанные Н.А. Коноваловым в результате предпринятого исследования, представляются достоверными и обоснованными. Начало модернизации речного транспорта в бассейне реки Белой, автор относит к концу 1850-х годов, появлению первых пароходов, которые на протяжении последующих лет все более вытесняют сплавное судоходство. Для второй половине XIX в., диссертантом выявлен ряд особенностей в развитии транспортной системы бассейна р. Белой. Неразвитость сухопутных путей сообщения, мелководье р. Белой и ее притоков обусловили сохранение сплава; что предопределило вплоть до конца XIX в. существование сплавного (деревянного) судостроения и бурлачества. Техническая перестройка речного транспорта была растянута во времени, постоянное движение пароходов на р. Белой начинается только в 60-х гг. XIX в. Основную нагрузку по перевозке грузов несли крупные пароходные компании с Волги и Камы, местные пароходовладельцы занимались пароходством для обеспечения своей торгово-промышленной деятельности. На рубеже XIX-XX вв., складывается новая ситуация в связи с началом эксплуатации в крае Самаро-Златоустовской железной дороги. Таким образом, речной транспорт остается важнейшим, но только одним из элементов модернизированной транспортной системы региона.

Проведенное Н.А. Коноваловым исследование открывает перспективу дальнейшего, более детального изучения транспортной системы Южного Урала, а также других элементов социально-экономической структуры региона, тесно связанных с речным транспортом. Материалы и выводы диссертации существенно дополняют уже выполненные исследования по истории речного транспорта для обширного Волжского бассейна, что позволит более детально воссоздать целостную картину процесса модернизации транспорта и путей сообщения в Российской империи в XIX - начале XX вв.

По теме диссертационного исследования Н.А. Коноваловым опубликовано двенадцать работ, четыре из которых в российских

рецензируемых научных журналах и изданиях, входящих в Перечень ВАК. Содержание статей и текст автореферата соответствует основным положениям диссертации.

Диссертация Коновалова Николая Александровича представляет собой самостоятельное, актуальное научное исследование и соответствует критериям, предъявляемым к кандидатским диссертациям в п. 9 Положения «О порядке присуждения ученых степеней». Автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Мельников Сергей Львович

кандидат исторических наук,
специальность 07.00.02 – Отечественная история,
доцент кафедры дореволюционной отечественной истории
ФГБОУ ВПО «Удмуртский государственный университет»,
426034, г. Ижевск, ул. Университетская, д. 1.

15 мая 2015 г.

Подпись С.Л. Мельников
заверяю



Старший УС УдГУ
Боненкова Н.Ф.