

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Литвиновой Ольги Геннадьевны по теме:
«Инженерно-технологические аспекты строительства водных коммуникаций России в XVIII — первой четверти XX в. (на примере Обь-Енисейской соединительной системы)», представленной в диссертационный совет Д 212.267.18, созданный на базе ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Томский государственный университет» по специальности 07.00.10 — История науки и техники

Работа представляется чрезвычайно актуальной: в настоящее время о сравнительно недавних фактах истории России бытуют и распространяются СМИ самые извращенные представления, и уж подавно — о задачах правительства в части устройства и содержания путей сообщения, и о решении этих задач русскими инженерами, чиновниками Министерства путей сообщения, *лучшими умами России* (их так нередко называли еще в начале XX века).

В работе сделан ряд открытий, существенно меняющих представления о сооружении Обь-Енисейского соединения. Это и совмещение плотины и шлюза в одном сооружении, и применение «саморазмыва» при сооружении каналов, и принципиальный отказ от уменьшения ширины шлюзов при сокращении сверху финансирования строительства. Эти открытия имеют сегодня огромное нравственно-правовое значение: они показывают, что смысл деятельности инженеров — чиновников МПС (как, впрочем, и других ведомств) — вовсе не казнокрадство, как это теперь упорно внушают, а *общая польза* (этот термин был широко распространен в юридических текстах XVIII — начала XIX в.), *забота о пользе государства и населения* (так писали во второй пол. XIX — начале XX в. и в публицистике, и в личной переписке).

Замеченное исследовательницей бытовавшее среди инженеров-путейцев «мнение, что габариты судов и водных путей необходимо регулировать на государственном уровне» (с. 20), — не мнение вовсе. Что судостроение должно подчиняться государственным единообразным габаритам судопропускных сооружений, а не наоборот — было ясно во всем мире после отрезвления от железнодорожного дурмана уже в конце 1870-х гг. Унификация габаритов внутренних водных путей стала основой «Программы Фрейсинэ» во Франции (1877 г., завершена к 1905 г.), обсуждалась с 1885 г. на собиравшихся ежегодно Международных конгрессах по внутренним водяным сообщениям, в которых русские инженеры принимали деятельное участие, и в России Межведомственная комиссия Вс.Е. Тимонова (1909–12 гг.) назначила однообразные размеры шлюзов магистральных водных путей. Унифицированные системы габаритов давно приняты в Европе, Америке, Китае, по ним проектируются и строятся суда. И только в Российской Федерации — наоборот: в соответствии с действующими нормативными документами при проектировании судопропускных сооружений их габариты назначают по габаритам «расчетного судна» (вроде «Летучего голландца»: все о нем слышали, но никто не видел).

По работе имеются замечания.

1. Тезис автора «как в XIX, так и в XXI в. государственные и региональные стратегии развития водной транспортной сети направлены на создание единой глубоководной речной системы с Запада на Восток» (с. 3) справедлив лишь применительно к XIX — началу XX в. Ныне, в XXI в., у властей не только не наблюдается ни малейшего стремления к «развитию водной транспортной сети» и «созданию единой глубоководной речной системы с Запада на Восток», но похвальным считается возить отопительные батареи из-под Москвы в г. Ленск за казенный счет самолетами.

2. Неуместны похвалы М.И. Сердюкову, скрепленные с обвинениями в адрес «иностранных инженеров» (с. 13). Они некритически взяты из работ советских историков конца 1940-х и последующих годов, патриотично, и с последовательных марксистско-ленинских позиций «доказывавших», что «несмотря на происки махровой гирлянды реакционеров иноземного происхождения, Россия — родина слонов». Эти похвалы неуместны, во-первых, потому, что никаких «русских плотинных мастеров», к опыту которых будто бы обратился Сердюков, никогда не существовало. И во-вторых, в те же годы, когда создавался культ Сердюкова (конец 1940-х), Управление Канала им. Москвы НКВД СССР (почему-то именно оно) реконструировало Вышневолоцкую систему, *ПОЛНОСТЬЮ ЛИКВИДИРОВАВ САМУ ВОЗМОЖНОСТЬ СУДОХОДСТВА ПО НЕЙ* (а Сердюков-то, в обмен на привилегии вроде права держать на системе кабаки, взял на себя обязанность обеспечивать судоходство!) и *УНИЧТОЖИВ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ, СУЩЕСТВОВАВШИЕ СО ВРЕМЕН СЕРДЮКОВА*, и после него многократно (за два-то столетия!) реконструированные многими поколениями русских инженеров.

3. Невозможно в исследуемый автором период употребление инженерами путей сообщения термина «рентабельность» (т.е. *доходность капитала*) применительно к Обь-Енисейскому водному пути (с. 17). Скорее всего, Управление ВВП и ШД МПС считало желательным детальное исследование *экономического значения* пути. Не обвиняя автора в *модернизации истории* отмечу, что требование «рентабельности» — фетиш современности, ведущий экономику к деструкции и страну — к запустению. А в начале XX в. и чиновники-инженеры, и промышленники, и даже ученые экономисты, понимали, что пути сообщения никогда и никак не могут приносить дохода. Экономическое значение их устройства — дать возможность населению перемещать товары (*возможность транспорта* товаров), а экономическое значение их улучшения — *уменьшить издержки на транспорт*, тем самым снижая и рыночные цены товаров. Об этом немало написано, например, у известных автору С.М. Житкова, Н.П. Пузыревского.

Сделанные замечания ни в коей мере не касаются инженерно-технологических аспектов строительства водных коммуникаций в России в XVIII — первой четверти

XX в., не умаляют достижений автора, ценности выполненного исследования и достигнутых результатов.

Судя по автореферату, автором выполнена очень основательная работа, и поставленные цели (с. 8) несомненно достигнуты.

Судя по автореферату, работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата исторических наук, а ее автор, О.Г. Литвинова, заслуживает присвоения искомой степени.

Я, Беляков Алексей Алексеевич, даю свое согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета, и их дальнейшую обработку.

06.06.2016

Алексей Алексеевич Беляков
Главный научный сотрудник Института демографии,
миграции и регионального развития (АНО ИДМРР),
кандидат технических наук,
доктор географических наук.
Тел: +7 903 717 76 77
E-mail: aabelak@mail.ru

105082, г. Москва, ул. Большая Почтовая, д. 55/59, стр. 1,
офис 410, 371, м. «Электрозаводская»

Подпись руки Белякова А.А.
заверяю.

Директор АНО «ИДМРР»

Паникова Д.В.

06.06.2016

