

## ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию Подрезова Михаила Владимировича «История Чуйского тракта», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история

Для хозяйственного освоения Сибири проблема транспорта всегда имела и продолжает сохранять чрезвычайную актуальность. Огромные расстояния, сложный рельеф местности, сравнительная немногочисленность населения – все эти обстоятельства являлись и являются серьезным вызовом для социально-экономического развития. До середины XIX столетия территория Сибири являлась источником дешевого и зачастую редкого сырья (пушнина, золото), но, во второй половине XIX в. она превращается в регион быстро растущего товарного земледелия. Однако развитие экономического потенциала Сибири кардинальным образом тормозилось существовавшими путями сообщения и архаическими способами транспортировки грузов. Важнейшая транспортная артерия – Сибирский тракт – в условиях бурного развития товарно-денежных отношений уже не отвечала потребностям набиравшей силы сибирской экономики.

В конце XIX в. проблема путей сообщения прекрасно осознавалась как со стороны политиков и управленцев, так и со стороны предпринимателей. Как говорилось в «Капитале» К. Маркса, «...революция в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественного процесса производства, т.е. в средствах связи и транспорта» (Маркс К. Капитал. Т. I. М., 1975. С. 395).

В данном контексте вопрос о развитии и совершенствовании дорожной сети и инфраструктуры приобрел особое значение. Прежде всего, речь шла о строительстве транссибирской железнодорожной магистрали, но, вместе с тем, было ясно, что сам по себе Транссиб не может решить всех политических, экономических и военных задач, поэтому все большее

внимание стало обращаться на внутрисибирские пути сообщения, как водные, так и сухопутные.

В этой связи предпринятое М.В. Подрезовым исследование истории одного из старейших и важнейших путей, соединявших Российскую империю с Китаем, и входившей в его состав Монголией, представляется актуальным и своевременным. Ретроспективный взгляд на проблему позволяет не только оценить современную дорожную сеть и понять логику ее формирования, но и дает обильный материал для проектов создания современной сибирской инфраструктуры, призванной решать сегодняшние и завтрашние проблемы нашей страны.

К числу положительных моментов представленной диссертации следует отнести то, что автор рассматривает историю Чуйского тракта на протяжении длительного исторического периода. Подход к историческим этапам не как к разрозненным и малосвязанным между собой событиям, а как к соподчиненному процессу, позволяет отказаться от линейного представления о сути исторического прогресса, сводящего его к непрерывному и монотонному росту, раздвинуть временной горизонт исследования, дает возможность по-иному взглянуть на процессы, определяющие направленность прогресса. Тем самым закладывается основа для осознания преемственности в развитии и взаимосвязи текущих событий с историческими корнями, а, следовательно, складываются предпосылки для осмысления логики развития отдельных регионов и страны в целом.

Диссертация М.В. Подрезова состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы и 6 приложений.

Во введении определены объект, предмет, цель и задачи исследования, обоснованы хронологические и территориальные рамки, проведен обзор литературы и дан анализ источниковой базы. Последняя включает в себя опубликованные источники и архивные документы, которые по видовой классификации подразделяются на пять групп: нормативные документы,

делопроизводство, периодические издания, источники личного происхождения и статистические источники.

Целью исследования является «реконструкция процессов развития Чуйского тракта как магистрального пути, связывающего Западную Сибирь с Западной Монголией и определение его роли в истории народного хозяйства региона в конце XVIII - начале XXI вв.» (С. 14). На основе заявленной цели сформулирован ряд задач, реализация которых позволяет реконструировать процесс проектирования, строительства и эксплуатации Чуйского тракта, сыгравшего важную роль в установлении и развитии торгово-экономических связей Западной Сибири и Западной Монголии и оказавшего существенное влияние на экономическое развитие Горного Алтая.

В первой главе, состоящей из двух разделов, М.В. Подрезовым представлена история возникновения и развития вьючного пути, дан анализ предпосылок к созданию первого колесного тракта и определены причины отсталости дороги в досоветский период, несмотря на ее социально-экономическую и военно-политическую значимость.

Автор отмечает, что многочисленные проекты и попытки приспособить тракт для безопасного проезда, предпринимавшиеся до начала XX в., не увенчались успехом по причине недооценки значения дороги, недостатка необходимых государственных капиталовложений и отсутствия на строительстве специалистов. В результате в досоветский период Чуйский тракт в техническом отношении представлял собой достаточно примитивную дорогу, что, в свою очередь, повлияло на социально-экономическое развитие Алтая.

Вторая глава посвящена истории Чуйского тракта после придания ему статуса дороги государственного значения. Изменение статуса дороги повлекло за собой изменение подходов к проектированию и строительству и способствовало превращению примитивной, преимущественно вьючной тропы в полноценную автомобильную дорогу, связавшую Советский Союз и Монгольскую Народную Республику.

Автор проанализировал содержание дискуссий по вопросу строительства Чуйского тракта по новому направлению (с переносом основной дороги на правый берег р. Катунь), подробно изложил важнейшие события процесса капитального устройства автогужевого дороги в 1930-х гг., который был связан со значительными государственными инвестициями и особым статусом стройки. В результате, к 1935 г. данное строительство было в основном завершено, несмотря на минимальный процент механизации работ и ряд трудностей и жертв, которые перенесла наша страна в этот исторический период.

В послевоенный период, в контексте процесса восстановления народного хозяйства страны, на развитие Чуйского тракта стабильно направлялись значительные финансовые ресурсы, что позволяло не только модернизировать дорогу, но и увеличивать товарооборот с Монголией, что оказало положительное влияние на социально-экономическое развитие региона.

В третьей главе рассматривается состояние и развитие Чуйского тракта после объединения в одну систему автомобильных дорог Бийск – Ташанта и Новосибирск – Бийск до дорожной реформы в России начала 2000-х гг. В данный период тракт превращается в современную автомобильную дорогу.

Первый раздел главы посвящен анализу особенностей развития Чуйского тракта под ведением Управления автомобильной дороги в 1961–1981 гг. Во втором разделе внимание сосредоточено на становлении современной автомобильной магистрали под ведением «Алтайавтодора», который в ходе реформы объединил в себе управление всем дорожным хозяйством региона, в том числе и Чуйским трактом.

В заключении М.В. Подрезов формулирует основные выводы исследования, выделяет этапы становления и развития Чуйского тракта, справедливо увязывая их с важнейшими событиями социально-экономического и политического развития региона и страны в целом, указывает возможные перспективы дальнейшей разработки данной темы.

В целом, диссертационное исследование М.В. Подрезова свидетельствует о том, что автор проделал большую работу по выявлению и анализу фактического материала по теме, и в основном справился с поставленными задачами.

Вместе с тем, в работе присутствует ряд недочетов, которые, прежде всего, касаются введения и первой главы. При анализе литературы М.В. Подрезов упустил целый ряд исследований посвященных Чуйскому тракту и сосредоточил свое внимание на работах второстепенного характера. Не может не вызывать возражений утверждение автора о том, что «основоположниками изучения тракта можно считать Г. Б-ова (предположительно, это главный редактор газеты «Сибирская жизнь» Георгий Борисович Баитов) и Н.Г. Чмелева» (С. 6) Тем самым М.В. Подрезов проигнорировал действительно первую работу по теме, написанную известным статистиком, работавшим на Алтае С.П. Швецовым (См. Швецов С.П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. Барнаул, 1898). Не использовал автор и капитальную монографию профессоров Томского университета М.И. Боголепова и М.Н. Соболева (Боголепов М.И., Соболев М.И. Очерки русско-монгольской торговли: Экспедиция в Монголию 1910 г. Томск, 1911), в которой имеется целый раздел «Транспорт и его условия», анализирующий состояние путей сообщения между Сибирью и Монголией, в том числе и Чуйского тракта. В работах советского и постсоветского периода основное внимание автор уделил работам краеведов (Е.А. Греховой, В.Н. Шипилова, С.Ю. Исупова), которые, при всем уважении к авторам, зачастую представляют вольный пересказ трудов ученых, причем без указаний источника и дополненный собственными соображениями, которые на проверку оказываются несостоятельными и в научном плане вызывают многочисленные вопросы.

Недостаточно хорошо знаком М.В. Подрезов и с работами А.В. Старцева, в которых история проектирования и строительства Чуйского тракта в досоветский период изложена достаточно подробно. (См. Старцев

А.В. Есть по Чуйскому тракту дорога... // Алтай. Барнаул, 1990. № 1. С. 142-148; Старцев А.В. Проектирование и строительство Чуйского тракта во второй половине XIX-начале XX века // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники. Томск, 1991. С. 177-187; Старцев А.В. Торговые ворота в Монголию // Алтайский сборник. Вып. XVI. Барнаул, 1995. – С. 44-54 и др.)

Есть замечания и по источниковой базе исследования. К сожалению, автор не работал в Российском государственном историческом архиве (РГИА), где содержится большое количество документов, посвященных проблемам Чуйского тракта и состояния русско-монгольской торговли в досоветский период. Не в полной мере использованы документы по теме исследования, хранящиеся в Государственном архиве Алтайского края. В частности в фонде 81 содержатся проекты строительства Чуйского тракта, подготовленные М.А. Брецинским и А.И. Александровым, военными инженерами Вараксиным и Гольшевым с подробными описаниями местности и детальными планами переустройства как дороги в целом, так и отдельных ее участков. Не может не вызывать возражений помещение автором работ А. Принца, Е. Замятина, М. Брецинского в раздел источников личного происхождения. Путаница в определении источников и исследований у М.В. Подрезова присутствует и других местах, в частности в списке источников и литературы.

Раздел введения диссертации, касающийся методологической основы исследования, носит формальный характер и ограничивается перечислением традиционных общенаучных принципов и ряда частнонаучных приемов и методов. Указание автора на использование модернизационной парадигмы, согласно которой «...признается возможность национальных моделей развития, положительная и конструктивная роль социокультурной традиции в ходе модернизационных переходов, необходимость рассмотрения трансформационных процессов в рамках «исторической констелляции» (С. 22), к сожалению не получила развернутой оценки и не объясняет ее

использование при подготовке диссертации. Недооценка важности изложения методологии исследования привела, на наш взгляд, к тому, что в диссертационном сочинении аналитический подход в изложении материала зачастую уступает повествовательно-иллюстративному.

Вместе с тем, высказанные замечания и полемические заметки не снижают общей положительной оценки диссертации М.В. Подрезова. Перед нами законченное, самостоятельное исследование, опирающееся на многочисленные источники, многие из которых впервые вводится в научный оборот. Структура работы логически обоснована и последовательна, основные положения и выводы аргументированы и подкреплены конкретно-историческим материалом. Полученные в ходе исследования результаты могут быть использованы в учебных курсах ряда гуманитарных дисциплин, а также в экспозиционной и экскурсионной работе музеев России.

Считаю, что представленная к защите работа соответствует уровню, предъявляемому к кандидатским диссертациям, и ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Официальный оппонент

профессор кафедры истории и философии

ФГКОУ ВО «Барнаульский юридический институт»

доктор исторических наук (07.00.02 – Отечественная история),

доцент



Старцев Александр Владимирович

28.08.2018

*Сведения об организации:*

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Почтовый адрес: 656038, г. Барнаул, ул. Чкалова, 49;

телефон: (385-2) 37-91-06; E-mail: [bui@mvd.ru](mailto:bui@mvd.ru);

адрес официального сайта: <http://бюи.мвд.рф>

*Кафедра истории и философии:*

телефон: (385-2) 37-93-83; E-mail: [klen@mvd.ru](mailto:klen@mvd.ru)

28.08.2018

Подпись А.В. Старцева удостоверяю

Должность

Ф.И.О.

*Заместитель начальника  
отдела кадров  
БЮИ МВД России*



*А.Т. Петров*