

**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**

Диссертация Михаила Владимировича Подрезова удачно вписывается в существующий дискурс о роли и значении путей сообщения и его отдельной проблемы – истории Чуйского тракта. Отдельным сюжетом выступает история проектирования, строительства и эксплуатации тракта, что является свидетельством новизны в комплексном походе к истории данной дороги.

Автор рассматривает проблему в исторической ретроспективе развития тракта от выючной тропы до федеральной автодорожной магистрали, расширяя ранее существовавшие хронологические рамки, затрагивавшие историю тракта до начала Великой Отечественной войны в различных по тематике исследованиях транспортной магистрали.

Исследователю удалось выстроить историографический обзор проблемы от общей характеристики работ обобщающего и частного характера, охватывавших общероссийскую тематику истории сухопутных транспортных магистралей, до анализа тематики путей сообщения сибирского региона и особенностей состояния дискурса относительно Чуйского тракта. Обобщив и охарактеризовав в определенной системе существующие наработки по истории Чуйского тракта, автор определил свои объект и предмет исследования, показав новизну подхода к, казалось бы, достаточно с виду изученной теме. Новизна заключается в системном подходе к истории проектирования, строительства и эксплуатации дороги с момента её создания и до реформирования системы управления дорожным хозяйством России в 2004 г. Историографический обзор позволяет сделать заключение о систематическом и полном представлении (понимании) автором предмета исследования.

Автор в основном обращается к самому магистральному пути, связывавшему Западную Сибирь и Западную Монголию и определяет его роль на разных этапах его существования в развитии народного хозяйства в конце XVIII – начале XX в.

Ему удалось показать особенности истории создания Чуйского тракта как выючного и колесного пути. При этом автор использовал наработки предшествующих исследований. Диссертант проанализировал и представил материалы дискуссий о выборе нового направления Чуйского тракта после придания ему статуса дороги государственного значения и строительства комбинированного правобережного варианта Чуйской дороги. Исследователь охарактеризовал особенности эксплуатации и модернизации тракта в предвоенный и послевоенный периоды. Автор расширил территориальные рамки исследования периода объединения автодорог Новосибирской области, Алтайского края после объединения их под общим названием Чуйский тракт. Несомненна новизна и анализ реорганизации тракта в период подчинения «Алтайавтодору».

Диссертация написана на основе анализа широкого комплекса источников, которые автор разделяет по видовой классификации на пять групп.

Нормативно-правовую группу у автора составляют международные договоры России с Китаем и Монголией, Указы Президента РФ, постановления и распоряжения Правительств, постановления СНК СССР, Совета Министров РСФСР, постановления администраций и исполкомов Алтайского края и Горно-Алтайской (Ойротской) автономной области.

Делопроизводство ведомств, строивших тракт, автором изучено в достаточной мере для того, чтобы представить результаты исследования в законченном виде. Анализ материалов профессиональных периодических изданий в области дорожного строительства позволил автору познакомиться с технологиями строительства дороги в разные периоды её создания и реконструкции и отразить их в содержании выполненной работы.

Источники личного происхождения позволили автору обратить внимание на инженерные и политические особенности строительства дороги в разные периоды.

Статистические материалы автор относит к ограниченному кругу источников, слабо представленному в истории Чуйского тракта. Здесь возможно уточнение: материалы статистического характера могут размещаться и в отчетной делопроизводственной документации, что делает это вид источника комплексным.

М. В. Подрезов определил верные, на наш взгляд, методологические подходы и методы научного исследования, положив в основу не только принцип историзма, но и системности, при рассмотрении каждого исторического явления в многогранности взаимосвязанности и противоречивости. Каждый подход им обосновывается на вводимых в оборот новых исторических фактах, при их совместимости и совокупности, основываясь на модернизационной парадигме, в рамках которой использована концепция инфраструктурного развития.

Автор определил положения, выносимые на защиту, и обосновал в ходе анализа источников и литературы.

Во-первых, им обосновано негативное состояние социально-экономического развития Алтая без развитых путей сообщения, а также позитивное значение запуска Транссибирской магистрали, оказавшей влияние на развитие прилегающей транспортной инфраструктуры или, точнее, показавшей необходимость развития этой инфраструктуры и повысившей военно-стратегическое значение прилегавших путей сообщения, выходивших на пограничные рубежи.

Во-вторых, автор определил слабость результатов по строительству тракта из-за слабого финансирования со стороны государства в 1901–1903 гг. и некомпетентности сил, направленных на его создание, а также осознание властями неизбежности идеи модернизации дороги, прерванной Первой мировой войной.

В-третьих, исследователь М. В. Подрезов обобщил материалы дискуссий, открывшихся в печати и мемуарах исследователей маршрутов тракта, а также показал механизм принятия решений в 1930-е годы, общий для страны того времени, и сам процесс создания дороги с использованием

ресурсов и финансов государства, трудового участия населения и заключенных Сиблага. Отражен процесс распыления средств при строительстве дороги по разным участкам и направлениям. Отмечен процесс вовлечения тракта для сплошного проезда автомобилями в начале 30-х гг. XX в.

В-четвертых, автор отметил параллельную эксплуатацию тракта как автогужевой и гужевой дороги с 1935 г., отметил рост технической оснащенности тракта в связи со строительством капитальных мостов на уровне развития техники того времени.

В-пятых, автор показал на организационном уровне строительство и эксплуатацию Чуйского тракта Управлением дороги Чуйский тракт, Управлением автодороги Бийск–Кош-Агач, с 1961 г. – Новосибирск–Бийск–Кош-Агач. Исследовал организационную и социальную инфраструктуру тракта, охарактеризовав специфические группы профессиональных дорожников. Показал торгово-экономическое и военно-стратегическое значение тракта.

В-шестых, им проанализирована современная система управления дорожным хозяйством тракта, показана картина введения новых участков дороги, как через перевал Чике-Таман, обходной дороги, минуя г. Бийск, со строительством нового моста через р. Бию, реконструкция участка дороги Барнаул–Новосибирск и др. Отмечено развитие инфраструктуры тракта под влиянием туристической миграции.

Результаты исследования представлены в 5 публикациях, в том числе в трех, опубликованных в журналах, рекомендованных ВАК и входящих в Перечень научных изданий, индексируемых базой WoS. Автор выступал с материалами работы на конференциях в гг. Бийске, Барнауле, Новосибирске, Томске и Иркутске.

Структура работы включает введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы, шесть приложений.

М. В. Подрезову удалось решить поставленные цели и задачи. Содержание глав и параграфов свидетельствует о самостоятельном характере решаемых задач, автор вводит большое число новых материалов, представляет их в русле своего авторского подхода.

Диссертант обосновывает каждое положение своей работы документальными материалами, подтверждает их четкими выводами. Например, о состоянии тракта в разные хронологические периоды, о роли государства в определении политики по устройству тракта, о выделении средств на реконструкцию дороги, об организационных изменениях по эксплуатации Чуйского тракта. Чуйский тракт в настоящее время является одной из самых опасных дорог в России для жизни тех, кто им пользуется. Однако автор доказывает на приведенных материалах постоянное участие государства в его реконструкции.

Достоверность содержания работы подтверждается большим комплексом источников, вовлеченных в оборот исследователем и их авторской интерпретацией. Он не отказывается от работ предшествующих исследователей, активно привлекает известные материалы для подтверждения своих резюме, либо опровержений выводов других авторов, если они не находят документального подтверждения.

Автор определяет и перспективы дальнейшей разработки темы по двум направлениям: 1) комплексного исследования по проектированию, строительству и эксплуатации автодорог Алтая; 2) сопоставление роли и значения Чуйского тракта в сравнении с другими значимыми магистралями, связывающими Россию и Монголию, в контексте социально-экономического развития.

Я бы обратил внимание еще на одну составляющую – это описание техники строительства, что выводит тему на связь с историей науки и техники. Сюда можно было внести характеристику решений о строительстве мостовых переходов, переправ и т.п.

Выводы и положения, выносимые на защиту, достаточно убедительны и свидетельствуют о достижении автором поставленных задач.

Вместе с тем, имеются некоторые замечания.

Во-первых, вызывает некоторое сомнение название работы: «История Чуйского тракта». История тракта многопланова, а сам автор определяет только сюжеты по исследованию маршрутов, проектированию и созданию тракта и его эксплуатацию как полотна дороги.

Имеющийся у нас опыт подсказывает корректировку названия работы на условное название «Создание и развитие Чуйского тракта с конца XVIII в. по 2004 г.». Потому что история должна затрагивать населенные пункты на тракте, численность населения, формы эксплуатации, виды хозяйственной деятельности, энерговооруженность и элементы культуры, связанные с влиянием тракта на жизнь населения. Автор же ограничился технологией строительства дороги, оставив значительный пласт вне контекста его истории. Но это его право. Однако мы бы провели корректировку довольно смелого названия «История Чуйского тракта». Не зря я обратил внимание на имеющийся дискурс по истории сухопутных дорог, и в том числе по истории Чуйского тракта.

Второе. В тексте и приложении не хватило картографических материалов – схем размещения тракта в разные периоды его существования, картографического моделирования поселенческой сети на тракте, мест расположения строительных организаций и кадров, хронологической таблицы изменений статуса и устройства тракта.

Требуют объяснения некоторые профессиональные термины, например, «дороги с черным покрытием».

Сама библиография, ссылки оформлены грамотно, не требуют особой корректировки, что свидетельствует о высокой квалификации автора при библиографическом описании работ. Текст диссертации написан грамотным языком, интересен по содержанию.

Таким образом, мы имеем законченное, самостоятельное исследование, вносящее существенный вклад в историю создания и эксплуатации Чуйского тракта, развивающее исторические исследования по периоду новой и новейшей истории России.

Автореферат диссертации М. В. Подрезова на тему «История Чуйского тракта» отражает основные результаты проделанной автором работы, соответствует основным положениям диссертационного исследования и не вызывает возражений. Перечень опубликованных работ свидетельствует об успешной апробации результатов исследования.

М. В. Подрезов заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история, поскольку диссертационное исследование по теме «История Чуйского тракта» полностью соответствует требованиям абз. 2. п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней».

Официальный оппонент

директор института истории, гуманитарного и социального образования, по совместительству – профессор кафедры отечественной и всеобщей истории ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный педагогический университет», доктор исторических наук (07.00.02 – Отечественная история), доцент

Катионов Олег Николаевич

31.07.2018

Сведения об организации:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Новосибирский государственный педагогический университет»

Почтовый адрес: 630126, г. Новосибирск, ул. Виллойская, 28;

телефон: (383) 244-11-61; E-mail: rector@nspu.net;

адрес официального сайта: <http://www.nspu.ru>

Кафедра отечественной и всеобщей истории:

тел.: (383) 244-03-13; E-mail: korolek1953@gmail.com

02.08.2018

