

О Т З Ы В

официального оппонента

на диссертацию **УЛАНОВА Кирилла Андреевича**
**«Транспортные речные коммуникации металлургических
казенных заводов Урала с европейской частью России
в 20–50-е гг. XVIII в.»**,

представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1. Отечественная история

Диссертационное исследование К.А. Уланова посвящено важной научной проблеме: комплексному изучению становления караванной системы, обеспечивавшей в первой половине XVIII века доставку уральского железа в Санкт-Петербург. Масштабы этого логистического предприятия поражают воображение: вся накопленная за год продукция уральских металлургических заводов, обеспечивавшая как экспорт Россией металла, так и удовлетворение собственных нужд страны, в том числе, оборонных, должна была быть отправлена раз в год одним караваном, в наиболее благоприятный для этого момент половодья. Путь каравана в столицу предполагал движение не только вниз, но и вверх по течению рек, с опорой на труд бурлаков, а также зимовку в районе Твери; весь путь до столицы занимал полтора года. В довершение всего, возвращение судов-коломенок, на которых доставлялся металл, назад к пристаням на реке Чусовой, было экономически нерентабельно, что означало необходимость ежегодной постройки заново полного комплекта требуемых для каравана судов. Как справедливо отмечает автор в историографическом обзоре, данная тема ранее неоднократно привлекала внимание историков, однако даже на этом фоне исследование К.А. Уланова является уникальным по своей полноте и комплексности и вступает в диалог с такими актуальными историографическими направлениями как

изучение пространственных аспектов экономических и административных процессов; взаимоотношений человека и окружающей среды; исторической антропологией технологических и логистических процессов.

Цель исследования определяется автором диссертации как «реконструкция системы организации транспортных коммуникаций казенных заводов Урала в контексте доставки продукции в европейскую часть России» (с. 4). Хронологические рамки исследования обусловлены тем, что, с одной стороны, именно в 1720-е гг. происходит становление системы казенных заводов на Урале, а с другой, тем, что на середину XVIII столетия приходится передача казенных заводов в частное управление. Исходя из этого, выбор хронологических рамок исследования представляется обоснованным.

Структура диссертационного исследования представляется логичной и соответствует целям и задачам исследования. В первой главе автор показывает становление транспортной инфраструктуры казенных металлургических заводов на протяжении первой половины XVIII в. В отдельных параграфах раскрыты такие аспекты этого процесса как сооружение пристаней и пильных мельниц для постройки судов, включая кадровые проблемы и проблему обеспечения их лесом; организация доставки продукции казенных заводов к пристаням для погрузки на суда; строительство и оснащение судов для казенных караванов. Параграфы второй главы посвящены организации казенных караванов и управления ими, соответственно, до 1730 года (когда преобладала подрядная система организации караванов) и после 1730 г., когда было решено отказаться от подрядной системы и обеспечивать проводку караванов под руководством казенных караванных управителей, назначаемых горными властями. Третья глава посвящена собственно движению караванов от чусовских пристаней до Москвы и Санкт-Петербурга. В первом параграфе главы раскрыт процесс оформления отправки казенных караванов как системы, включая стандартизацию логистики и становление «регулярных» административных практик (например, ведение путевого журнала). Второй параграф главы посвящен проблеме найма различных категорий работников,

необходимых для проводки каравана на разных этапах пути, включая те коррективы и ограничения, которые вносила в этот процесс развертывавшаяся правительством борьба с укрывательством беглых и беспаспортных крестьян.

Основу исследования, помимо опубликованных источников, составили, в первую очередь, документы Ф. 24 «Уральское горное управление» Государственного архива Свердловской области, содержащие переписку уральского горного начальства с Берг-коллегией и другими правительственными органами в Санкт-Петербурге, доношения заводских контор, казенных пристаней, горных и военных офицеров. Привлечены также документы Ф. 271 «Берг-коллегия» Российского Государственного Архива Древних Актов. Это позволило К.А. Уланову провести скрупулезную и систематическую работу по реконструкции как самого процесса движения караванов, так и его технологических, логистических и социальных аспектов. В результате, автору удалось показать, что за исследуемый период складывается работоспособная система доставки продукции казенных металлургических заводов Урала в Центральную Россию, и, в первую очередь, в Санкт-Петербург, и выделить основные этапы этого процесса и обосновать предложенную периодизацию. К концу рассматриваемого периода, как показывает автор, система являлась достаточно эффективной и обеспечивала решение поставленных задач. Хотя собственно отправка караванов носила сезонный характер, поддержание функционирования этой системы – включая заготовку леса, постройку судов, доставку металла и леса к пристаням по зимнему пути, погрузка в момент половодья и так далее – требовало постоянных административных усилий и контроля на протяжении всего года, поскольку даже небольшая задержка с отправкой каравана в момент высокой воды влекла за собой риски срыва всего предприятия. Выводы исследования представляются логичными и обоснованными.

Как и всякая научная работа, исследование К.А. Уланова несвободно от некоторых недостатков. В частности, учитывая обширность имеющейся историографии по теме, в соответствующем разделе могла бы быть более

четко сформулирована научная новизна исследования по отношению к работам предшественников автора диссертации, помимо подчеркиваемой К.А. Улановым и не вызывающей сомнений комплексности исследования. Более тщательной интеграции в текст исследования заслуживали бы заявляемые автором ее теоретические основания. Во многом декларативным остается приверженность автора историко-антропологическому методу (с. 29–30), хотя цитируемый им материал, несомненно, мог бы быть плодотворно рассмотрен под этим углом. Хотя в соответствующих разделах автор ссылается на труды И. Валлерстайна и Ф. Броделя (с. 26–27) как задающие теоретическую рамку исследования, собственно в эмпирической части работы их влияние не просматривается. С другой стороны, само использование именно этой теоретической рамки не всегда достаточно убедительно обосновано. Так, едва ли можно согласиться с К.А. Улановым, что именно использование мир-системного подхода «позволяет показать причины существования уральских речных караванов как экономико-социального явления, наглядно иллюстрируя, кому и зачем был выгоден сбыт огромных объемов продукции заводов»: как представляется, ответ на этот вопрос достаточно очевиден и без обращения к трудам И. Валлерстайна. Столь широкая глобальная рамка была бы оправдана, возможно, если бы автор и в самом деле прослеживал, как именно изучаемые им караваны вписываются в глобальные торговые и логистические сети. Учитывая локальность фокуса диссертации, однако, подобная теоретическая рамка кажется несколько натянутой.

Нехватку более широкого контекста следует отметить и как недостаток диссертации в целом. К.А. Уланов неоднократно указывает на общеэкономическую и даже геополитическую значимость поставок уральского железа. По его словам, «экономические и политические преимущества, получаемые от продажи, доставленного в уральских караванах железа, после победы в Северной войне стали главной причиной существования и совершенствования водной транспортной инфраструктуры в уральском регионе» (с. 234). Однако значимость эта только называется, но не

обосновывается в полной мере. В результате, остаются нераскрытыми и те стимулы и политические ограничения, включая политическое давление, с которым приходилось иметь дело горнозаводскому начальству при организации транспортной системы. В частности, мы мало узнаем о реакции правительства на успехи или неудачи караванного дела. Можно предположить, что отчасти это обусловлено преимущественной концентрацией автора на выбранном им типе источников (текущая канцелярская переписка), отражающем в первую очередь повседневные, технико-административные аспекты функционирования караванной системы.

Именно нехватка контекста, как кажется, мешает К.А. Уланову сформулировать выводы своего исследования достаточно широко. Ключевой вывод диссертации состоит в том, что помимо маловодия (недостаточно обильного паводка, не позволявшего в отдельные годы проводить тяжелоогруженные коломенки в верхнем течении Чусовой) главным фактором, влияющим на успех или неуспех каравана, являлись «недостаточно проведенные административно-подготовительные работы горных чиновников» и то, что автор называет «социально-правовым» фактором (с. 36, 233), то есть, комплекс трудностей, связанных с мобилизацией вольнонаемного персонала и приписного населения для проведения необходимых работ, контроль за работниками во время следования каравана, проблема беспаспортных работников, трения с местными властями и местным населением во время стоянок, разбой и так далее. Однако структурные причины и значение этих проблем автором в достаточной мере не раскрыты, и зачатую они предстают как не более чем особенности индивидуального поведения участников описываемых эпизодов (например, пьянства, недостаточной квалификации, или «неумения» отдельных караванных начальников «договориться» с местными властями по пути следования). В частности, не показано, как случаи неудовлетворительного проведения «административно-подготовительных работ» и проявления «социально-правового» фактора были (или не были) связаны с петровскими и

послепетровскими административными преобразованиями, предполагаемым становлением «регулярного» государства. Не получила комплексной оценки и система привлечения труда приписных крестьян, игравшего ключевую роль при постройке судов и доставке грузов к пристаням.

Не освещено, по большому счету, и влияние на формирование караванной системы поворотов в общегосударственной политике в отношении казенных заводов на Урале. Достаточно сказать, что в тексте диссертации ни разу не упоминается Бирон; ни разу не упоминается Кабинет Ея Величества как правительственный орган; и лишь дважды (!) упоминается Сенат. Императрицы Анна и Елизавета не упоминаются по имени ни разу (хотя и фигурируют несколько раз в тексте как безымянные заказчицы мрамора и чугунных решеток для дворцового строительства). Разумеется, автор оговаривается, что одной из его задач является «децентрирование» (с. 31; термин М.М. Крома, с которым К.А. Уланов солидаризируется в этом отношении) исторического нарратива, перенос фокуса внимания на деятельность В.И. Геннина и В.Н. Татищева, не говоря уже о десятках мелких и мельчайших местных акторов. Данная задача представляется совершенно оправданной, и автору ее удается с успехом решить. Однако практически полное отсутствия внимания К.А. Уланова к общегосударственному контексту описываемых им процессов следует признать противоположной крайностью: создается впечатление, что В.И. Геннин и В.Н. Татищев действовали в полном вакууме. В результате этого автору не удается в должной мере раскрыть более широкое значение описываемого им становления караванной системы и то, в какой мере оно отражает сложности и противоречия процесса становления послепетровского государства в целом.

Высказанные замечания и соображения, однако, носят преимущественно рекомендательный характер и ни в коей мере не снижают общего высокого научного уровня рассматриваемой диссертации, полностью соответствующей критериям, установленным п. 9 Положения о присуждении ученых степеней ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента

России Б.Н. Ельцина» и предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1. Отечественная история, а ее автор безусловно заслуживает присуждения искомой степени.

Федюкин Игорь Игоревич

Ph.D.

Доцент, директор Центра истории России нового времени

Школы исторических наук Факультета гуманитарных наук

Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д.21/4, стр. 3

ifedyukin@hse.ru

13 декабря 2021 г.

Подпись И. И. Федюкина заверяю

специалист по персоналу Киопова В.И.

