

На правах рукописи



Подрезов Михаил Владимирович

ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

07.00.02 – Отечественная история

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Томск – 2018

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В. М. Шукшина».

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Зиновьев Василий Павлович

Официальные оппоненты:

Старцев Александр Владимирович, доктор исторических наук, доцент, федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», кафедра истории и философии, профессор

Катионов Олег Николаевич, доктор исторических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Новосибирский государственный педагогический университет», институт истории, гуманитарного и социального образования, директор; кафедра отечественной и всеобщей истории, профессор

Ведущая организация:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Томский государственный архитектурно-строительный университет»

Защита состоится 14 сентября 2018 г. в 17 час. 00 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.267.03, созданного на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет», по адресу: 634050, г. Томск, пр. Ленина, 36 (учебный корпус № 3 ТГУ, аудитория 27).

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке и на официальном сайте федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет» www.tsu.ru.

Материалы по защите диссертации размещены на официальном сайте ТГУ:
<http://www.ams.tsu.ru/TSU/QualificationDep/co-searchers.nsf/newpublicationn/PodrezovMV14092018.html>

Автореферат разослан «__» июля 2018 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук, доцент



Шевцов
Вячеслав Вениаминович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Дорожная отрасль России в настоящее время представляет собой комплекс, состоящий из сложных инфраструктурных объектов, включающий целый ряд сопутствующих отраслей науки и производства. Трудно переоценить значение путей сообщения, их строительства и эксплуатации как для развития отдельных регионов, так и для страны в целом. В исторической ретроспективе сеть сухопутных дорог для российского государства с каждым годом приобретает все большее значение, при этом опыт отечественной истории свидетельствует об их решающем значении в обеспечении социально-экономического роста страны и военно-стратегической безопасности. В настоящее время в российских реалиях это наглядно демонстрирует возведение Крымского моста.

История строительства и эксплуатации Чуйского тракта уходит своими корнями в далекое прошлое, а ее исследование позволяет проследить и проанализировать ход эволюции дороги от горной и лесной тропы до современного скоростного автобана.

В рамках вышесказанного, Чуйский тракт, представляющий собой в настоящее время автомобильную дорогу федерального значения Р-256 (до 1 января 2018 г. также использовался номер М-52) Новосибирск – Новоалтайск (подъезд к Барнаулу) – Бийск – Майма (подъезд к Горно-Алтайску) – граница с Монголией, является одним из самых уникальных объектов дорожной инфраструктуры России. Изучение опыта научных изысканий, применения инженерных проектов и ведения строительных работ остается актуальным применительно к нашей стране, в которой до сих пор стоит проблема освоения малонаселенных и труднодоступных горных территорий. Чуйский тракт также стоит рассматривать в рамках исследования политики царского, советского и российского правительств в области улучшения путей сообщения и в рамках тех стратегических задач, которые выполнял тракт в разное время: колонизация, торгово-экономическая экспансия в Монголию и Китай, военно-стратегическая магистраль, объект туристической инфраструктуры и т.д. Недаром его значимость подчеркивалась в источниках различных исторических эпох, в частности на страницах газеты «Красная Ойротия»: «Огромное хозяйственно-политическое значение Чуйского тракта, этого нерва, связывающего СССР с Востоком и в первую очередь с дружественной нам страной – Монголией, играет большую роль в деле социалистической перестройки кочевого и полукочевого алтайского хозяйства, развития национальной культуры, подготовке кадров из национального пролетариата»¹.

В настоящее время исследование инфраструктуры в регионах получило дополнительные стимулы развития за счет внимания к данной теме со стороны государства, что нашло отражение в Концепции долгосрочного социально-экономического развития России на период до 2020 г., а также в Стратегии

¹ Ликвидировать прорыв в строительстве Чуйского тракта на 4 дистанции // Красная Ойротия. 1932. 30 янв. № 12. С. 3.

социально-экономического развития Сибири до 2020 г. Кроме того, тракт, имея за собой огромный багаж легенд, историй и трагедий, представляет интерес не только для историков, туристов, ученых-естественников, но и для журналистов, писателей и иных представителей культуры и искусства, среди которых пальма первенства, безусловно, отдается видному отечественному кинорежиссеру, актеру, сценаристу и писателю В.М. Шукшину, родившемуся в с. Сростки, который показал жизнь простого водителя грузовика на Чуйском тракте в картине «Живет такой парень». Интерес к тракту как уникальному объекту подогревают и иные научно-популярные и художественные фильмы, среди которых стоит выделить фильм Г. Сукачева «То, что во мне», а также тот факт, что Чуйский тракт был признан редакцией журнала «National Geographic» одной из самых красивых дорог мира.

Степень изученности проблемы. Вопросу развития сухопутных путей сообщения в российской исторической науке уделено недостаточное внимание. Имеющиеся работы, как правило, о гужевых и автомобильных дорогах упоминают лишь вскользь, а фокус внимания сосредоточен на железнодорожных и водных путях. В рамках диссертационного исследования уместно использовать традиционную периодизацию, принятую в отечественной историографии, разделив имеющуюся литературу на следующие периоды: дореволюционный, советский и постсоветский.

Исследования дореволюционного периода. Первые аналитические работы, посвященные анализу состояния и перспектив развития дорожного хозяйства империи, появляются лишь в середине XIX в., когда по мере развития железнодорожного транспорта в России стала возрастать и роль гужевых дорог как подъездных путей. Необходимо отметить, что по объективным причинам в данных исследованиях рассматривалась преимущественно европейская часть империи. Одна из первых работ в указанной области принадлежит перу видного отечественного экономиста и инженера М.С. Волкова – активного поборника строительства железных дорог. Под его авторством вышел капитальный для тех лет труд по проектированию, строительству и содержанию дорог, ряд рекомендаций которого остаются актуальными и в настоящее время². Стоит отметить также работы инженера Е. Головачева, показавшего значение местных путей сообщения, подсчитавшего ущерб, который наша страна несла от бездорожья и плохого состояния грунтовых дорог³. Первым среди профессиональных дорожников роль и место шоссейных дорог исследовал А.А. Гельфер, который в своем труде приводит подробные данные с названиями проектов дорог и дорожных сооружений, сроками их реализации⁴. Данный труд по праву можно считать новым шагом в изучении истории дорожного строительства. Среди других ученых, внесших

² Волков М.С. Записка об исследовании грунтов земли, производимом в строительном искусстве. СПб., 1836. 68 с.

³ Головачев Е. Дорожное дело в России // Отечественные записки. СПб., 1871. Т. 197. С. 185–201; Головачев Е. О современном значении существующей в России сети шоссейных дорог. СПб., 1873. 23 с.

⁴ Гельфер А.А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения: в 3 т. СПб., 1911.

значительный вклад в изучение колесных дорог и сооружений на них, выделяются М.А. Ляхницкий, В.Ф. Мейен, Г.Д. Дубелир, Н.А. Александров, К.И. Сроковский, К.П. Некрасов и др.⁵

Первые исследования, посвященные истории Чуйского тракта, появились на рубеже XIX–XX вв. Однако первые попытки сделать экскурс в прошлое вьючного пути появились еще раньше, в частности бийский исправник Е. Замятнин оставил историческую заметку, касающуюся развития торговых отношений русских купцов с «двоеданцами» и монголами в долине р. Чуи⁶. Основоположниками изучения истории тракта можно считать Г. Ба-ова (предположительно, это главный редактор газеты «Сибирская жизнь» Георгий Борисович Баитов) и Н.Г. Чмелева⁷. Данные работы активно продвигают тезисы, выдвинутый еще Е. Головачевым, что отсутствие развитой системы путей сообщения приводит к значительной торгово-промышленной отсталости регионов. Исторический экскурс, касающийся главным образом ранее проведенных изыскательских работ на Чуйском тракте, присутствует в работе горного инженера И.И. Билья – одного из создателей первого колесного пути⁸. Ценность данной работы в первую очередь объясняется акцентом на анализе неудач, сопровождавших работы на Чуйском вьючном пути в XIX в. Также нельзя не отметить и других дореволюционных исследователей, среди которых не последнее место занимает В. Маньковский, рассматривающий данный процесс не только через призму торгово-экономических связей, но и через его военно-стратегическое значение⁹.

Исследования советского периода. В советской науке при всем внимании к изучению рабочего класса тематика дорожного строительства находилась на задворках. Объяснение данному факту дал в своих работах историк хозяйственного освоения Сибири В.П. Зиновьев: «Внимание правящей партии к истории рабочего класса привело к двоякому результату. С одной стороны, были серьезно и глубоко изучены наиболее крупные региональные, социально зрелые отраслевые отряды промышленных и транспортных рабочих, индустриальные центры, процессы концентрации рабочих, а вместе с ними и

⁵ Ляхницкий М.А. Обыкновенные дороги. Устройство и ремонт шоссейных, мощеных и грунтовых дорог. СПб., 1901. 300 с.; Мейен В.Ф. Обзор России в дорожном отношении: в 3 т. СПб., 1902; Дубелир Г.Д. Грунтовые дороги, их постройка и уход за ними. СПб., 1912. 34 с.; Александров Н.А. Обыкновенные дороги Европейской и Азиатской России. Саратов, 1913. 11 с.; Сроковский К.И. Дороги тележные обыкновенные, грунтовые, мостовые и шоссе. Для дорожных десятников, техников, инженеров и земств. Киев, 1913. 327 с.; Сроковский К. «Мосты». Киев, 1915. 135 с. и др.

⁶ Замятнин Е. О торговле бийских купцов с китайцами и монголами на Кош-Агаче в долине реки Чу // Памятная книжка Томской губернии на 1871 год. Томск, 1871. С. 225–241.

⁷ Ба-ов Г. Чуйский торговый путь в Монголию (Его настоящее как вьючного пути, и будущее, как колесного) // Дорожник по Сибирской и Азиатской России. 1899. Кн. II. С. 74–86; Чмелев Н.Г. Чуйский тракт и наша торговля в Китайской империи // Сибирский наблюдатель. Томск, 1902. Кн. 5. С. 22–32; Кн. 6. С. 1–8; Кн. 8. С. 103–105; Кн. 9. С. 124–127 и др.

⁸ Биль И.И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. Барнаул, 1903. Т. 5. С. 65–79.

⁹ Маньковский В. Исторический очерк развития торговых сношений с Китаем по Чуйскому тракту и современное положение этой торговли // Памятная книжка Томской губернии на 1910 год. Томск, 1910. С. 97–120; Маньковский В. Итоги торговли с Монголией по Чуйскому тракту за 1908 год и ближайшие перспективы ее // Памятная книжка Томской губернии на 1910 год. Томск, 1910. С. 171–180.

процессы централизации капитала. С другой стороны, поверхностно или совсем не были изучены отряды работников менее развитых отраслей капиталистического производства – промыслов, ремесел, коммунального хозяйства, строительства, аграрной сферы»¹⁰. Все же в рассматриваемый период появляется целый ряд работ по истории дорожного строительства, заслуживающих внимания, несмотря на наличие в них значительной идеологической составляющей. В начале 1920-х гг. давление идеологии на труд ученых не было особенно заметным, например, в работе профессора К.А. Оппенгейма¹¹. Ярким примером излишней идеологизированности исследований, несмотря на обилие фактического материала, служит учебное руководство А.И. Анохина¹². В рамках данной тенденции написаны и первые советские работы, посвященные истории Чуйского тракта, за авторством В. Злобина и Д. Кашинцева, характерной особенностью указанных работ является непризнание ряда успехов буржуазной эпохи, в том числе и в деле развития Чуйского тракта. При этом прогрессивность и значимость изыскательских работ В.Я. Шишкова, проходивших в Алтайских горах в 1913–1914 гг., не ставились под сомнение¹³.

Начиная с 1940-х гг., появляются первые серьезные исследования дорожной системы Советского Союза. Так, на примере двухтомного учебника Н.Н. Иванова можно проследить возросшее внимание ученых-исследователей и практиков к развитию дорог с усовершенствованными типами покрытий¹⁴. Самым значительным исследованием в данный период становится двухтомник А.С. Кудрявцева, в рамках которого автор отстаивает решающую роль путей сообщения для общественного и экономического развития¹⁵. Окончательное развитие указанный подход получил в монографии В.Ф. Бабкова, вышедшей уже на закате советской эпохи¹⁶.

В конце 1960-х г. появляются и первые обобщающие работы по истории Чуйского тракта за авторством Д.И. Табаева, в которых отмечается в первую очередь успешность проведенного в 1930-е гг. в рамках индустриализации строительства автомобильной дороги, вместо старого едва приспособленного к колесной езде Чуйского тракта. Теоретическая основа работ Табаева характеризуется одной цитатой: «По Чуйскому тракту через горные цепи и порожистые речки проникали в таежный Горный Алтай марксистско-ленинская революционная теория, Великий Октябрь и имя Ленина, принесшие алтайскому

¹⁰ Зиновьев В.П. Современная историография индустриальных кадров дореволюционной Сибири // Сибирские исторические исследования. 2013. № 1. С. 32.

¹¹ Оппенгейм К.А. Россия в дорожном отношении: опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М., 1920. 157 с.

¹² Анохин А.И. Дорожное дело. М.; Л., 1933. 747 с.

¹³ Злобин В. Чуйский тракт // Жизнь Сибири. 1925. № 3. С. 60–70; Кашинцев Д. Чуйский тракт в Монголию // Новый Восток. М., 1925. Кн. 8–9. С. 133–144.

¹⁴ Иванов Н.Н. Строительство автомобильных дорог: в 2 т. М., 1948.

¹⁵ Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: в 2 т. М., 1951.

¹⁶ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988. 272 с.

народу свободу и счастье»¹⁷. В советский период существенную роль в изучении истории хозяйственного освоения Сибири стали играть труды краеведов, которые в значительной степени публиковались на страницах местной прессы, например, в газете «Алтайская правда»¹⁸. В 1980-е гг. главным исследователем Чуйского тракта становится сотрудник Бийского краеведческого музея В.Н. Шипилов, заметки которого дали информацию для работ многих современных алтайских историков¹⁹.

Исследования постсоветского периода. Данный период в отечественной историографии дорожного строительства характеризуется появлением обобщающих работ не только общероссийского, но и регионального масштаба. Одной из самых ярких работ стал коллективный труд «Дороги России. Страницы истории дорожного дела», в котором рассматривается история дорог Российского государства с 1746 г. до середины 1990-х гг.²⁰ Данный подход получил продолжение в коллективной работе В.П. Бойко, В.Н. Ефименко и А.Д. Кадесникова, рассмотревших всемирную историю строительства сухопутных путей сообщения, значительное место в которой отдано российскому опыту проведения дорог, в том числе Чуйского тракта²¹. Между тем изучение истории дорожной системы отдельных регионов представляет еще больший интерес в силу своей конкретности и в контексте изложения особенностей отдельных территорий, например, Томской, Новосибирской, Воронежской областей, Республики Коми и др.²² Отдельно, применительно к тематике диссертационного исследования, стоит отметить общие работы, посвященные дорожному строительству в Алтайском крае, среди которых выделяются основанные на широком круге источников труды С.Ю. Матушиной, А.Н. Дунца, В.В. Исаева, М.В. Рыгаловой и М.Г. Колокольцева, многие из которых посвящены деятельности предприятия «Алтайавтодор»²³.

¹⁷ Табаев Д.И. Из истории строительства Чуйского тракта // Ученые записки. Барнаул, 1969. Вып. VIII. С. 12; Табаев Д.И. Чуйский тракт. Горно-Алтайск, 1975. 80 с.

¹⁸ Иоганзен Б. Улучшить верховые пути // Алтайская правда. 1938. 5 февр. № 28. С. 3; Савельев Н. Алтайские тракты // Алтайская правда. 1957. 31 янв. № 26. С. 4; Прилипченко И. Пролегли дороги по целинным просторам // Алтайская правда. 1984. 31 марта. № 73. С. 2 и др.

¹⁹ Шипилов В.Н. Чуйский тракт // Бийский рабочий. 1984. 6 нояб. С. 4; Шипилов В.Н. Паромы Чуйского тракта // Бийский рабочий. 1985. 10 дек. С. 4; Шипилов В.Н. Авторемонтники // Бийский рабочий. 1984. 25 апр. С. 3 и др.

²⁰ Надежко А.А. Дороги России. Страницы истории дорожного дела. М., 1996. 200 с.

²¹ Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск, 2010. 136 с.

²² История дорожного дела в Томской области. Томск, 1999. 284 с.; Ижендеев А.Ю. Организация регионального управления транспортом: на материалах Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2011. 253 с.; Кроних Г.А. Дороги области // История промышленности Новосибирска. Т. II. Время, вперед! Исторические очерки. Новосибирск, 2005. С. 73–108; Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. 28 с.; Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли Республики Коми (1917–1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Белгород, 2015. 24 с. и др.

²³ Матушина С.Ю. История дорожного дела на Алтае. 1900–2000 гг. Барнаул, 2000. 26 с.; Дунец А.Н. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней. Барнаул, 2017. 396 с. и др.

Также выделим работы, посвященные истории Московско-Сибирского тракта, главными исследователями которого являются О.Н. Катионов и С.Н. Пивень²⁴.

В постсоветский период появляется ряд исследования, посвященных непосредственно истории Чуйского тракта. В первую очередь стоит выделить труды видного исследователя русско-монгольских экономических отношений А.В. Старцева, раскрывающего в своих работах основные принципы построения торговых отношений по Чуйскому тракту в XIX – начале XX вв. в контексте государственной политики, роли купечества и особенностей региона²⁵. Результаты исследований Старцева получили широкое распространение среди историков путей сообщения Алтая в целом и Чуйского тракта в частности. Среди наиболее ценных из них стоит отметить работы Т.С. Пустогачевой, рассмотревшей целый ряд сюжетов истории Горного Алтая, связанных с путями сообщения и их влияния на местное население в XIX – первой трети XX в.²⁶ Также стоит выделить труды Е.А. Греховой и А.А. Завьялова, фокус внимания которых также не распространяется на период после 1930-х гг.²⁷ Некоторые специфические аспекты истории Чуйского тракта затронуты в исследованиях отдельных авторов, в частности В.П. Зиновьева, Е.В. Почервина, Н.С. Модорова, А.В. Абакаевой, Е.А. Александровой и др.²⁸ Авторы рассматривают выучный путь (колесный тракт) в связи с развитием международной торговли, социально-экономического положения региона, а также сквозь призму организации и функционирования низовой административной системы Томской губернии.

²⁴ Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004. 568 с.; Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в.: дис. ... док. ист. наук. Новосибирск, 2006. 605 с.; Пивень С.Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2005. 26 с.

²⁵ Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.): дис. ... док. ист. наук. Томск, 2004. 451 с.; Старцев А.В. Сибирь и сопредельные территории: история, историография, методология. Барнаул, 2016. 446 с.; Старцев А.В. Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в. // Ползуновский вестник. 2004. № 3. С. 276–282 и др.

²⁶ Пустогачева Т.С. История развития путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2010. № 4–2. С. 182–189; Пустогачева Т.С. Социально-бытовые условия жизни заключенных строителей Чуйского тракта в 30-е гг. XX века // Вестник Томского государственного университета. История. 2010. № 4. С. 67–73; Пустогачева Т.С. Строительство Чуйского тракта в первой трети XX в.: варианты, дискуссии // Мир Евразии. 2009. № 1 (4). С. 53–57 и др.

²⁷ Грехова Е.А. Чуйский тракт до монгольской границы. Историко-краеведческий очерк. Бийск, 2006. 100 с.; Завьялов А.А. Почтовые тракты Алтайского округа в конце XIX – начале XX вв. // Мир Евразии. 2010. № 1 (8). С. 20–25; Завьялов А.А. Развитие транспортной системы Алтая в конце XIX – начале XX века: государственная политика и частная инициатива // Мир науки, культуры, образования. 2008. № 2. С. 81–84 и др.

²⁸ Зиновьев В.П. Торговый обмен Сибири и Центральной Азии // Сибирь и Центральная Азия: проблемы региональных связей. XVIII–XX вв. Томск, 1999. С. 108–120; Почервин Е.В. Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2016. № 4 (92). С. 123–127; Почервин Е.В. Практика содержания дорог крестьянским населением Томской губернии в начале XX века // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2017. С. 172–179; Модоров Н.С. Россия и Горный Алтай: Политические, социально-экономические и культурные отношения (XVII–XIX вв.). Горно-Алтайск, 1996. 400 с.; Абакаева А.В. Роль Чуйского тракта в развитии сел Горного Алтая (на примере села Иня) [Электронный ресурс] // Вестник молодых ученых. Сборник научных работ. 2010. № 7. URL: <http://e-lib.gasu.ru/vmu/archive/2010/01/1.pdf> (дата обращения: 13.07.2017); Александрова Е.А. Колесные дороги Сибири в 20-е гг. XX в. [Электронный ресурс] // Интерэкспо ГЕО-Сибирь. 2011. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kolyosnye-dorogi-sibiri-v-20-e-gg-xx-v> (дата обращения: 10.04.2018) и др.

Значительную часть имевшейся литературы, посвященной Чуйскому тракту, преимущественно научно-популярного характера, обобщил в своей монографии известный томский ученый А.М. Малолетко²⁹. Библиография истории Чуйского тракта, приведенная им, указывает на малое число аналитических исследований, на дублирование уже известных фактов и медленность накопления знаний. Суммируя вышесказанное, можно сделать вывод, что ранее проведенные исследования по истории Чуйского тракта лишь фрагментарно характеризуют отдельные процессы, события и явления и относятся преимущественно к дореволюционному этапу существования вьючного пути и колесной дороги. В меньшей степени исследованным является процесс непосредственного строительства правобережного варианта Чуйского тракта, в 1930-е гг., еще меньше – этапы дальнейшего развития дороги. Исходя из вышесказанного, были определены объект и предмет диссертации, поставлены цель и задачи исследования.

Объектом исследования является история развития путей сообщения в Западной Сибири.

Предметом исследования выступает Чуйский тракт в контексте исторического развития Сибири и Алтая.

Хронологические рамки исследования определяются периодом с 1780-х гг., когда появляются первые данные о достижении русскими купцами Курайской степи, расположенной в долине р. Чуи, до 2004 г., что обусловлено проведением реформы в системе управления дорожным хозяйством России и, как следствие, образованием Федерального государственного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Алтай»».

Территориальные рамки исследования определяются местами прохождения Чуйского тракта на разных этапах своего существования по территориям современных субъектов Российской Федерации – Алтайского края, Республики Алтай и Новосибирской области.

Цель исследования заключается в реконструкции процессов развития Чуйского тракта как магистрального пути, связывающего Западную Сибирь и Западную Монголию, и определение его роли в истории народного хозяйства региона в конце XVIII – начале XXI вв.

Данная цель предполагает решение следующих **задач**:

1. Раскрыть особенности истории Чуйского вьючного пути и предпосылки к созданию колесного тракта.

2. Исследовать обстоятельства строительства первого Чуйского колесного тракта и выявить причины, по которым оно не оправдало возложенных на него надежд.

3. Проанализировать дискуссии о выборе нового направления Чуйского тракта после придания ему статуса дороги государственного значения и строительства комбинированного правобережного варианта в 1930-х гг.

²⁹ Малолетко А.М. Чуйский тракт. Времена. Имена. Томск, 2015. 88 с.

4. Охарактеризовать особенности эксплуатации и дальнейшей модернизации тракта в предвоенный и послевоенный периоды.

5. Рассмотреть состояние Чуйского тракта после объединения автомобильных дорог Новосибирск – Бийск и Бийск – государственная граница с Монголией в единую магистраль под ведением Управления дороги Чуйский тракт.

6. Проанализировать развитие Чуйского тракта после реорганизации Управления дороги Чуйский тракт и перехода его под ведение «Алтайавтодора».

Источниковая база исследования включает в себя опубликованные материалы и архивные источники, которые по видовой классификации можно разделить на пять основных групп.

Нормативные документы. Основу данной группы источников составляют международные договоры, заключенные в разные исторические эпохи между Россией – с одной стороны, Китаем и Монголией – с другой стороны, которые непосредственным образом повлияли на развитие Чуйского тракта³⁰. Также в эту группу включены указы Президента РФ, постановления и распоряжения Правительства РФ, постановления Совета Народных Комиссаров СССР, Совета Министров РСФСР, постановления Администрации Алтайского края, постановления Горно-Алтайского (Ойротского) областного исполнительного комитета и т.д., касающиеся регулирования дорожной отрасли государства, регионов, а в некоторых случаях и непосредственно Чуйского тракта³¹.

Материалы делопроизводства учреждений, в ведении которых находилось проектирование, строительство и эксплуатация Чуйского тракта. Основной массив источников по дореволюционной истории дороги содержится в фондах Государственного архива Томской области (ГАТО) и Государственного архива Алтайского края (ГААК) и представлен в виде указов, постановлений и циркуляров томского губернатора, донесений и прошений к томскому губернатору, распоряжений Бийского уездного распорядительного комитета, журналов общего присутствия Томского губернского правления, переписки с губернским управлением и управлением Алтайского округа, постановлений Бийской городской думы, рапортов уездных полицейских управлений, журналов совещаний о возможности использования гужевых и водных путей и др. Материалы фонда Управления автомобильной дороги М-52

³⁰ Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. 463 с.; Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. Вып. I–II. М., 1928. 371 с. и др.

³¹ О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы при проезде по территориальным дорогам общего пользования Алтайского края [Электронный ресурс]: постановление Администрации Алтайского края от 03.11.1997 г. № 644 // Консорциум Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации // Консорциум Кодекс. URL: <http://docs.cntd.ru/document/940707124> (дата обращения: 01.05.2018); О дальнейшем совершенствовании управления дорожным хозяйством в РСФСР [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров РСФСР от 27.12.1972 г. № 746 // Правовая Россия. URL: <http://lawru.info/dok/1972/12/27/n1188641.htm> (дата обращения: 12.03.2018); О мероприятиях по местному дорожному строительству [Электронный ресурс]: постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 01.04.1929 г. // Правовая Россия. URL: <http://lawru.info/dok/1929/04/01/n1200280.htm> (дата обращения: 02.04.2018) и др.

Новосибирск – Бийск – Ташанта, хранящиеся в Архивном отделе Администрации города Бийска (АОАГБ), послужили основой для исследования истории тракта 1920-х – начала 1980-х гг. и представлены в виде приказов государственных органов, отчетов контролирующих организаций, отчетов о деятельности изыскательских групп, финансовых вложениях, перспективных планов развития дороги, хроник строительства и эксплуатации и т.д. Аналогичные материалы, относящиеся к периоду после 1982 г., находятся в фондах «Алтайавтодора», хранящихся в ГААК. Важное место также отводится материалам фондов Государственного архива социально-правовой документации Республики Алтай (ГАСПДРА), где в разрозненном виде находятся ценные постановления Ойротского исполкома, приказы Главного Управления шоссейных дорог НКВД СССР, акты об обследовании Чуйского тракта, отчеты о финансовых вложениях, конъюнктурные обзоры о ходе строительства автогужевого дороги, записки и отчеты партийных и комсомольских организаций и т.д., что является неоценимым подспорьем при исследовании истории Чуйского тракта 1930-х – 1940-х гг.³²

Материалы периодических изданий. В исследовании использованы материалы 5 общегосударственных («Водные пути и шоссейные дороги», «Деловая Россия», «Дороги и транспорт», «Дороги России XXI века», «За рулем») и 10 региональных изданий («Алтайская правда», «Бийский рабочий», «Деловой Бийск», «Дороги Алтая», «Жизнь Алтая», «Жизнь Сибири», «Звезда Алтая», «Красная Ойротия», «Молодежь Алтая», «Ойратский край»)³³. Информация из данных источников позволила сформировать целостную картину в сфере дорожного строительства на разных стадиях существования нашего государства. Кроме того, в них содержится информация о многих передовых технологиях строительства, актуальная нормативно-правовая база, репортажи с объектов строительства, достижения отдельных организаций и граждан в данной сфере, мнения и свидетельства современников многих важных событий.

Источники личного происхождения. Данная группа представлена дневниками видных отечественных путешественников, географов, ботаников и этнографов – К.Ф. Ледебур, А.А. Бунге, К.А. Мейера, П.А. Чихачева, Ф.Н. Белявского, В.П. Семенова-Тян-Шанского, Г.Н. Потанина, В.В. Радлова, В.В. Сапожникова, В.И. Верещагина³⁴. Весомым подспорьем стали труды

³² АОАГБ. Ф. Р-230; ГААК. Ф. 198, Ф. 4., Ф. 65, Ф. 71, Ф. Р-746; ГАСПДРА. Ф. Р-59, Р-414, П-1, Р-207, Р-46; ГАТО. Ф. 3.

³³ Водные пути и шоссейные дороги. СПб., 1913–1917; Деловая Россия. Екатеринбург, 2010; Дороги и транспорт. Москва, 2012; Дороги России XXI века. Москва, 2013–2017; За рулем. Москва, 1928–2002; Алтайская правда. Барнаул. 1938–1984; Бийский рабочий. Бийск, 1984–1986; Деловой Бийск. Бийск, 2010; Дороги Алтая. Барнаул, 2016–2017; Жизнь Алтая. Барнаул, 1914; Жизнь Сибири. Новониколаевск, 1925; Звезда Алтая. Горно-Алтайск, 1948–1953; Красная Ойротия. Ойрот-Тура, 1931–1947; Молодежь Алтая. Барнаул, 1990; Ойратский край. Улала, 1923–1929.

³⁴ Ледебур К.Ф. Путешествие по Алтайским горам и джунгарской Киргизской степи. Новосибирск, 1993. 415 с.; Чихачев П. Путешествие в Восточный Алтай. М., 1974. 360 с.; Белявский Ф.Н. Русский Алтай // Алтай в трудах ученых и путешественников XVIII – начала XX веков. Барнаул, 2005. Т. 1. С. 372–434; Потанин Г.Н. Очерки Северо-Западной Монголии. Результаты путешествия, выполненного в 1876–1877 годах по поручению Императорского Русского географического общества. Вып. 1. СПб., 1881. 457 с.; Потанин Г.Н.

непосредственно работавших на Чуйском тракте чиновников и инженеров – А. Принтца, М.А. Басова, Е. Замятнина, М.А. Брецинского, М.Д. Плотникова, И.И. Биля, А. Иванова, В.Я. Шишкова, которые рассматривают инженерные и политические особенности настоящего положения дороги³⁵.

В работе была ограниченная возможность использования такой группы источников как статистические и справочные издания, так как Чуйский тракт в них представлен довольно слабо. Исключениями являются «Памятные книжки Томской губернии», позволяющие проследить динамику освоения Чуйского тракта в дореволюционный период, «Почтовый дорожник»³⁶, издания о строительных нормах и правилах для автомобильных дорог. Кроме того, отдельно стоит выделить работы В. Маньковского и Н.Г. Чмелева, не являющиеся в полной мере статистическими изданиями, но представляющие собой великолепный источник по объемам товарооборота и грузоперевозок по тракту в дореволюционный период³⁷.

Методологической основой исследования являются принцип историзма, предполагающий рассмотрение каждого события в контексте соответствующей исторической эпохи и объективности, выступающий как обязательное условие научной состоятельности работы, так как он подразумевает рассмотрение каждого явления в его многогранности и противоречивости, в изучении положительных и отрицательных фактов в их совокупности.

При работе над диссертацией применялась совокупность общенаучных и специально-исторических методов. Среди общенаучных методов стоит выделить следующие: анализ и синтез, логические методы, методы

Полгода на Алтае // Русское слово. 1859. № 12. С. 245–302; Радлов В.В. Из Сибири: страницы дневника. М., 1989. 749 с.; Сапожников В.В. Монгольский Алтай в истоках Иртыша и Кобдо: путешествия 1905–1909 гг. Томск, 1911. 408 с.; Сапожников В.В. По Алтаю: по русскому и монгольскому Алтаю. М., 1949. 579 с.; Верещагин В.И. От Барнаула до Монголии (Путевые заметки) // Алтайский сборник. Барнаул, 1908. Т. IX. С. 1–64.

³⁵ Принтц А. Торговля русских с китайцами на реке Чуе и поездка в г. Хобдо // Известия Императорского Русского географического общества. СПб., 1871. Т. 2. С. 339–383; Басов М.А. Путевые заметки по Алтаю // Алтай в трудах ученых и путешественников XVIII – начала XX веков. Барнаул, 2009. Т. 3. С. 75–92; Замятнин Е. О торговле бийских купцов с китайцами и монголами на Кош-Агаче по Чуйскому тракту и современное положение этой торговли // Памятная книжка Томской губернии на 1871 год. Томск, 1871. С. 225–241; Брецинский М.А. Исследование путей в Алтайском крае // Записки Западносибирского отдела Императорского Русского географического общества. Омск, 1881. Кн. III. С. 1–30; Плотников М.Д. Доклад коллежского асессора Михаила Дмитриевича Плотников Западно-Сибирскому Обществу сельского хозяйства о состоянии дороги по Чуйской долине и о значении этой торговли в торговом отношении. Томск, 1899. 21 с.; Биль И.И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. Барнаул, 1903. Т. 5. С. 65–79; Иванов А. Поездка по Чуйскому тракту для проверки пограничных знаков на Соиллогеме // Памятная книжка Томской губернии на 1910 год. Томск, 1910. С. 179–184; Шишков В.Я. Автобиография // Вячеслав Шишков в воспоминаниях современников. Новосибирск, 1987. С. 8–27.

³⁶ Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей: в 3 ч. СПб., 1829. 475 с.

³⁷ Маньковский В. Исторический очерк развития торговых сношений с Китаем по Чуйскому тракту и современное положение этой торговли // Памятная книжка Томской губернии на 1910 год. Томск, 1910. С. 97–120; Маньковский В. Итоги торговли с Монголией по Чуйскому тракту за 1908 год и ближайшие перспективы ее // Памятная книжка Томской губернии на 1910 год. Томск, 1910. С. 171–180; Чмелев Н.Г. Чуйский тракт и наша торговля в Китайской империи // Сибирский наблюдатель. Томск, 1902. Кн. 5. С. 23–32; Кн. 6. С. 1–8; 1904. Кн. 1. С. 83–89.

структурного и функционального анализа и др. При работе с источниками использовались традиционные методы исторического познания: сравнительно-исторический – для сопоставления событий различных этапов развития дороги; проблемно-хронологический позволил во временном порядке проследить качественные изменения в проведении изыскательских работ, строительства и эксплуатации Чуйского тракта; системно-исторический дал возможность создать единую историческую картину посредством изучения влияния широкого спектра факторов на развитие социально-экономических процессов в автотранспортной области региона в рассматриваемый период.

Мировоззренческий подход к исследованию основывается на модернизационной парадигме, согласно которой признается возможность национальных моделей развития, конструктивная и положительная роль социокультурной традиции в ходе модернизационных переходов, необходимость рассмотрения трансформационных процессов в рамках конкретной «исторической констелляции». В контексте указанных принципов и подходов в работе нашло применение концепция инфраструктурного развития, согласно постулатам которой эффективно функционирующая инфраструктура (в данном случае Чуйский тракт) способна обеспечить работоспособность производственных и специальных объектов. Понимание данного процесса дает возможность проецировать уровень инфраструктуры на экономическое развитие региона (сопредельных территорий) в целом, а также обеспечивает понимание основных трендов его развития.

Научная новизна исследования заключается в создании первого специального обобщающего исторического исследования, в котором проводится реконструкции процессов проектирования, строительства и эксплуатации дороги, имеющей историческое название Чуйский тракт, от вьючной тропы до федеральной автодорожной магистрали Ташанта – Новосибирск в контексте социально-экономического развития региона.

Положения, выносимые на защиту:

1. Пребывание Чуйского тракта в недоступном для колесной езды состоянии на протяжении всего XIX в. оказывало негативное воздействие на социально-экономическое развитие Алтая. Важнейшим импульсом к преобразованию вьючного пути в колесный тракт послужило строительство Транссибирской железной дороги, увеличившее грузооборот сибирской торговли, а также обострение отношений с Японией на Дальнем Востоке, придавшее Чуйскому пути важное военно-стратегическое значение.

2. Строительство Чуйского колесного тракта, проведенное в 1901–1903 гг., не оправдало возложенных на него ожиданий в силу значительных финансовых и технических ограничений для реализации проекта, а также вследствие проведения работ некомпетентными лицами. Реконструкция Чуйского тракта этого времени стоит в одном ряду с такими неудачными проектами как Обь-Енисейский соединительный водный путь. В то же время этот опыт и значительное разрушение пути за кратчайшее время привело к осознанию необходимости коренного изменения подхода к проектированию и

модернизации дороги, путем привлечения к изысканиям талантливых специалистов и поиска новых технологических решений, реализации которых помешала Первая мировая война и крах Российской империи.

3. Осознание необходимости переноса Чуйского тракта с левого берега р. Катунь на правый появилось в результате изыскательских работ экспедиции В.Я. Шишкова. Однако в силу широкого размаха дискуссии, окончательное разрешение вопроса произошло лишь в начале 1930-х гг., когда Чуйский тракт был объявлен ударной стройкой, находясь в одном ряду с такими объектами как Беломоро-Балтийский канал. Противостояние местных властей, элит и государственных организаций вылилось в появление компромиссного варианта тракта с переходом через р. Катунь у с. Усть-Семы. Затянувшаяся дискуссия привела к распылению средств и ресурсов на параллельных работах сразу по нескольким направлениям, что не привело к каким-либо действительным улучшениям эксплуатационных показателей дороги. Однако значительное увеличение государственных инвестиций, трудовое участие населения, а также привлечение заключенных Сиблага к работам в корне изменили ситуацию, позволив за 1931–1934 гг. обеспечить сплошную автомобильную проезжаемость тракта.

4. В 1935 г. Чуйский тракт принят в эксплуатацию в качестве автогужевой дороги. Более того, уже в 1935–1936 гг. с возведением мостов через р. Катунь у Усть-Семы и Ини, ликвидировались последние паромные переправы, что в значительной степени сократило время прохождения тракта. Успешность реализации такого масштабного проекта обеспечивалась достаточным государственным финансированием, эксплуатацией труда заключенных Сиблага на сложнейших объектах и участках, а также трудовым участием населения. Несмотря на эти успехи, его дальнейшая модернизация продолжилась, не останавливаясь в годы Великой Отечественной войны. При этом по мере восстановления народного хозяйства, была выработана четкая стратегия развития дороги, реализованная Управлением дороги Чуйский тракт.

5. Под ведением Управления автомобильной дороги Бийск – Кош-Агач, а с 1961 г. – Новосибирск – Бийск – Кош-Агач шло активное формирование коллектива работников не только головной организации, но и низового уровня – ДСР, ДЭУ, ДРСУ. Не в последнюю очередь данный процесс обусловлен формированием социальной инфраструктуры для сотрудников тракта в месте дислокации их объединений, а также продолжавшейся механизацией работ, позволившей сформировать устойчивые профессиональные группы. Образование единой автодорожной системы Новосибирск – Бийск – Ташанта также стало катализатором начала строительства современной магистрали с применением передовых технологий, что объяснялось не только торгово-экономической значимостью, но и военно-стратегической функцией, возлагаемой на тракт в годы напряженных отношений с Китаем.

6. После реорганизации Управления дороги Чуйский тракт и перехода дороги в ведение «Алтайавтодора» во многом была создана современная система управления дорожным хозяйством, позволившая реализовать целый

ряд масштабных проектов, несмотря на все пертурбации в политической системе государства и финансово-экономические проблемы, а также временную утрату Чуйским трактом статуса военно-стратегического и крупного торгово-экономического объекта. К данным проектам относились окончание строительства новой дороги через перевал Чике-Таман, реализация первой очереди обхода г. Бийска с мостовым переходом через р. Бию, многоуровневыми развязками и путепроводами, перевод всей дороги под II техническую категорию, начало перевода участка Барнаул – Новосибирск под I техническую категорию с устройством нового мостового перехода через р. Обь и др. При этом Чуйский тракт получил новый импульс в развитии в качестве объекта туристической миграции, что явилось следствием перехода общества в новую стадию и отказом в использовании дороги только как торгово-экономической артерии.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что на примере такой уникальной дороги показывается исключительная важность путей сообщения в освоении и развитии труднодоступных и малонаселенных территорий как Алтай, а также в возможности использования материалов диссертации при создании общих и специальных курсов лекций по отечественной истории, истории Сибири, истории дорожного дела и т.д. и при работе над специальными научными трудами.

Достоверность результатов определяется всесторонним анализом специальной научной и научно-популярной литературы по теме исследования, репрезентативностью источниковой базы, включающей в себя различные типы источников, основу которой составляет делопроизводственная документация государственных архивов, а также корректным применением общенаучных и специально-исторических методов, основываясь на принципах историзма и объективности.

Результаты проведенного исследования **апробированы** в ходе научно-практических конференций всероссийского и международного уровня, проходивших в г. Бийске, Барнауле, Томске и Иркутске.

Основные положения диссертационного исследования представлены в **5 публикациях**, выполненных без соавторов, 3 из которых размещены в журналах, рекомендованных ВАК и входящих в перечень научных изданий, индексируемых базой Web of Science. Общий объем публикаций составил 2,74 п. л.

Структура диссертации подчинена реализации поставленной цели и задач. Работа (236 с.) состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы (267 наименований), приложений (6).

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, ее научная новизна, значимость в теоретическом и практическом

отношении, определены объект и предмет, территориальные и хронологические рамки, поставлены цель и задачи, дана характеристика методологической основы работы и источниковой базы, что подтверждает достоверность результатов, которые представлены в виде положений, выносимых на защиту.

В первой главе **«Чуйский тракт до придания статуса дороги государственного значения: конец XVIII в. – 1921 г.»** реконструируется история развития вьючного пути, анализируются предпосылки к созданию первого колесного тракта и определяются причины отсталости дороги в дореволюционный период, несмотря на ее социально-экономическую и военно-политическую значимость.

Первый раздел главы посвящен истории Чуйского вьючного пути в конце XVIII–XIX вв. Анализируются причины активизации русско-монгольской торговли по дороге, проходящей долинами р. Катунь и Чуи, которая, несмотря на появление еще в конце XVIII в., до середины XIX в. не носила системный характер, ввиду значительных ограничений. Рассматривается процесс осознания важности и удобства Чуйского пути для торговых отношений с Монголией и Китаем, что повлекло активизацию поиска способов усовершенствования дороги, но кардинального преобразования дорога не имела. Автор анализирует причины, по которым многочисленные проекты по прокладке колесного тракта, на которые тратились значительные суммы денег, не находили дальнейшего применения. Делается вывод, что данные вложения вполне могли покрыть приспособление наиболее сложных участков под колесную езду, но данный подход стал доминировать лишь после передачи Чуйского тракта под ведение Комитета Сибирской железной дороги в 1890-х гг.

Во **втором разделе** рассматривается период становления Чуйского колесного тракта в 1901–1921 гг. Анализируются причины, по которым в 1901–1903 гг. начались работы по превращению вьючного пути в пригодную для тележной езды дорогу, непосредственно ход самих работ и проблемы, с которыми столкнулась данная кампания. Заметное место уделяется исследованию причин, по которым строительство колесного тракта под руководством инженера И.И. Биля не оправдало возложенных на него надежд. Вместе с тем делается вывод, что данная неудача сыграла важную роль, так как показала невозможность проведения качественной дороги в условиях горной местности без значительных предварительных работ, проводимых специалистами, без серьезных государственных капиталовложений, что впоследствии и показали изыскательские работы под руководством В.Я. Шишкова. Таким образом, на всем протяжении дореволюционной истории Чуйский тракт оставался примитивной преимущественно вьючной тропой, что в значительной степени ограничивало социально-экономическое развитие Алтая.

Во второй главе **«Дорога государственного значения: 1922–1960 гг.»** рассматривается история Чуйского тракта после придания ему статуса дороги государственного значения, что повлекло за собой кардинальную смену подхода и выразилось в превращении примитивной преимущественно вьючной

тропы в полноценную автомобильную дорогу, связавшую две братские страны – Советский Союз и Монгольскую Народную Республику.

Первый раздел главы посвящен исследованию дискуссии по вопросу строительства Чуйского тракта по новому направлению (с переносом основной дороги на правый берег р. Катунь), длившейся порядка десяти лет. Анализируются причины выбора варианта пути, связавшего г. Бийск с монгольской границей через Улалу и Усть-Сему с выходом на старый маршрут в с. Черга. Подробно освещается процесс капитального устройства автогужевой дороги в 1930-х гг., который был связан со значительными государственными инвестициями, особым статусом стройки, находясь в одном ряду с такими объектами как Беломоро-Балтийский канал, Байкало-Амурская железная дорога и т.д., а также с использованием трудовой дорожной повинности местного населения и использованием заключенных Сиблага в качестве основной трудовой силы. Таким образом, к 1935 г. данное строительство было во многом завершено, несмотря на минимальный процент механизации работ, что олицетворяет все трудности и жертвы, которые перенесла наша страна на пути к индустриализации.

Второй раздел главы посвящен анализу истории Чуйского тракта в 1935–1960 гг., где особое место отводится дальнейшей модернизации дороги в предвоенный период, которая позволила обеспечить сплошную проезжаемость до Монголии без использования паромных переправ, что стало возможно со строительством мостов через р. Катунь у Усть-Семы и Ини. Анализируется роль Чуйского тракта и сотрудников Управления дороги в Великой Отечественной войне. Делается вывод, что автомобильная дорога не только не пришла в упадок в условиях военного времени, но и получила дополнительное значение в качестве основной магистрали, обеспечивающей нужды фронта в продукции животноводства и сырье из Монголии, роль которых сложно переоценить. Также делается акцент на роли самих сотрудников Управления дороги Чуйский тракт в военных действиях, проявлявших героизм и показавших свой профессиональный уровень в таких сложных операциях как прокладка «Дороги жизни» по Ладожскому озеру. Послевоенный период анализируется в контексте процесса восстановления народного хозяйства страны, в ходе которого Чуйский тракт получил четкую стратегию развития, на его развитие стабильно направлялись значительные финансовые ресурсы, что позволяло не только постепенно модернизировать дорогу, но и увеличивать товарооборот с Монголией, что отразилось и на общей социально-экономической картине в регионе.

В третьей главе **«Федеральная автомобильная дорога М-52 Новосибирск – Бийск – Ташанта: 1961–2004 гг.»** рассматривается история 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, несмотря на то, что в постсоветский период она потеряла статус основной транспортной магистрали, связывающей Западную

Сибирь с Монголией, в силу упадка экономических связей с соседним государством.

Первый раздел главы посвящен анализу особенностей развития Чуйского тракта под ведением Управления автомобильной дороги в 1961–1981 гг. Для данного периода характерной особенностью стало строительство многих дорогостоящих капитальных объектов, позволяющих значительно повысить эксплуатационные показатели дороги, а также прокладка проезжей части с использованием самых передовых технологий в стране (проведение первой цементобетонной дороги в Сибири), которые были невозможны без механизации всех основных видов работ, что позволило сформироваться устойчивым профессиональным коллективам дорожных строителей. Значительное внимание уделено росту военно-стратегической значимости Чуйского тракта, что дополнительно стимулировало его модернизацию, в частности на всем протяжении от Бийска до Ташанты было устроено каменное покрытие.

Во **втором разделе** главы 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. Особое внимание уделяется исследованию причин и последствий падения товарооборота с Монголией по тракту на рубеже 1980–1990-х гг., которое стало результатом кризиса и краха социалистической системы хозяйствования и межгосударственных экономических связей. Выделяются причины, по которым автомобильная дорога Новосибирск – Бийск – Ташанта не пришла в упадок даже в самые сложные с финансовой точки зрения годы, более того, были завершены многие очень затратные проекты, в частности обход г. Бийска с устройством мостового перехода р. Бии, а также начаты еще более весомые проекты, такие как перевод многих участков под требования первой технической категории, а также строительство подходов и мостового перехода через р. Обь у г. Барнаула.

В **заключении** сформулированы основные выводы диссертационного исследования.

Чуйский тракт с конца XVIII до начала XXI в. пережил ряд стадий эволюции, пройдя путь от примитивной выючной тропы, протоптанной через Алтайские горы, до современной автомобильной дороги. Можно выделить следующие этапы: конец XVIII в. – начало 1930-х гг., начало 1930-х – начало 1990-х гг., начало 1990-х гг. – настоящее время.

Первый этап (конец XVIII в. – начало 1930-х гг.) характеризуется отсутствием системного подхода к развитию дороги. До окончательного выбора нового правобережного направления Чуйского тракта с отходом от катунского варианта посредством устройства перехода через р. Катунь у с. Усть-Семы модернизация дороги представляла собой отдельные приспособления пути на наиболее сложных участках, что в полной мере соотносится с традиционным типом общества. Даже с приданием тракту

статуса дороги государственного значения в течение десятилетия судьба дороги оставалась неясной.

Второй этап (начало 1930-х – начало 1990-х гг.) характеризуется приспособлением Чуйского тракта в дорогу, отвечающую индустриальной стадии развития общества. Неслучайно, что кардинальное переустройство началось именно в 1930-е гг. – в эпоху форсированной индустриализации Советского Союза, когда тракт имел схожий статус с всесоюзной стройкой, находясь в одном ряду с такими объектами как Беломоро-Балтийский канал. С образованием специализированных учреждений, занимающихся развитием Чуйского тракта, появился системный подход к строительству и эксплуатации дороги.

Третий этап (начало 1990-х гг. – настоящее время) характеризуется превращением Чуйского тракта из преимущественно гравийного шоссе в современную асфальтобетонную автомагистраль. Значительные сложности, начавшиеся еще в конце 1980-х гг., связанные с экономическим кризисом и развалом Советского Союза, не могли не сказаться на столь затратном в финансовом и ресурсном отношении объекте как Чуйский тракт. Однако, несмотря на затухание основной функции Чуйского тракта – транспортной артерии для торговых сношений с Монголией, началась кардинальная смена подхода к содержанию и развитию тракта, направленная на доступность, удобность и безопасность передвижений.

На разных стадиях развития Чуйский тракт имел разное значение. Так, до второй половины XIX в. Чуйский вьючный путь – это исключительно вьючная тропа, но при этом несущая колонизационную функцию. Со второй половины XIX в. происходит усиление указанных функций тракта, а с проведением границы между Российской и Китайской империями и расположением в Кош-Агаче военного гарнизона проявляется военно-стратегическая значимость пути. В дальнейшем это направление получило существенное развитие, поэтому неудивительно, что одной из важнейших причин проведения Чуйского колесного тракта в начале XX в. стали напряженные отношения с Японией. Новая вспышка военной значимости случилась уже в 1960–1970-е гг., что было обусловлено обострением отношений с Китаем и выразилось в значительном участии военных в строительстве тракта в его горной части, секретностью инфраструктурных объектов, а также в проведении на нем крупномасштабных учений. Параллельно наблюдался рост значения Чуйского тракта как объекта туристической инфраструктуры, отдельные свидетельства тому появились еще в 1920–1930-е гг. Однако действительно туристическим тракт становится уже в постсоветское время в связи с колоссальным падением объемов транспортных перевозок в Монголию.

Дальнейшая перспектива разработки данной темы определяется двумя направлениями сравнительных исследований: во-первых, историей проектирования, строительства и эксплуатации иных автомобильных дорог Алтая, во-вторых, сопоставлением Чуйского тракта с другими значимыми магистралями, связывающими Россию и Монголию, в контексте социально-экономического развития Сибири.

Содержание диссертации отражено в следующих основных публикациях:

Статьи в журналах, включенных в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук:

1. **Подрезов М. В.** История Чуйского тракта: обзор основной литературы / М. В. Подрезов // Вестник Томского государственного университета. – 2017. – № 414. – С. 103–107. – DOI: 10.17223/15617793/414/16. – 0,77 а.л.

Web of Science:

Podrezov M. V. The history of the Chuya highway: review of the main literature / M. V. Podrezov // Tomsk state university journal. – 2017. – Vol. 414. – P. 103–107.

2. **Подрезов М. В.** Чуйский вьючный путь: конец XVIII – первая половина XIX в. / М. В. Подрезов // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018. – № 51. – С. 69–73. – DOI: 10.17223/19988613/51/9. – 0,73 а.л.

Web of Science:

Podrezov M. V. Chuysky Pack Path: the End of the XVIII – the First Half of the XIX Century / M. V. Podrezov // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk state university journal of history. – 2018. – Vol. 51. – P. 69–73.

3. **Подрезов М. В.** Строительство Чуйского тракта в 1920-х гг. / М. В. Подрезов // Вестник Томского государственного университета. – 2018. – № 427. – С. 148–152. – DOI: 10.17223/15617793/427/20. – 0,78 а.л.

Web of Science:

Podrezov M. V. The construction of the Chuya highway in the 1920s / M. V. Podrezov // Tomsk state university journal. – 2018. – Vol. 427. – P. 148–152.

Публикации в сборниках материалов конференций:

4. **Подрезов М. В.** Переправы Чуйского тракта / М. В. Подрезов // Вопросы истории, международных отношений и документоведения : сборник материалов XII Международной научно-практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых. Томск, 14–16 апреля 2016 г. – Томск, 2016. – Вып. 12, т. 2. – С. 419–424. – 0,33 а.л.

5. **Подрезов М. В.** Кор-Кечу – «гибельная переправа» через Катунь / М. В. Подрезов // Наука и образование: проблемы и перспективы : материалы XVIII Международной научно-практической конференции молодых ученых, студентов и учащихся. Бийск, 22–23 апреля 2016 г. – Бийск, 2016. – С. 252–253. – 0,13 а.л.

Издание подготовлено в авторской редакции.
Отпечатано на участке цифровой печати
Издательского Дома Томского государственного университета
Заказ № 1107-18 от «04» июля 2018 г. Тираж 100 экз.
г. Томск Московский тр. 8 тел. 53-15-28