

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.015.11
НА БАЗЕ ФГАОУ ВО «БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК

аттестационное дело № _____

решение Диссертационного совета от 15 июня 2017 г. № 124

О присуждении Буряку Юрию Юрьевичу
ученой степени кандидата исторических наук

Диссертация Ю.Ю. Буряка «Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1937 – 1945 гг.» по специальности 07.00.02 – Отечественная история выполнена в ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет», принята к защите 13 апреля 2017 г. (протокол № 117) Диссертационным советом Д 212.015.11 на базе ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» (НИУ «БелГУ») по адресу: 308007, г. Белгород, ул. Студенческая, 14, зал заседаний Ученого совета, ауд. 260, приказ об образовании диссертационного совета № 105/НК от 11.04.2012 г.

Соискатель – Буряк Юрий Юрьевич, 1988 года рождения, гражданин РФ. Окончил Донецкий национальный университет (специальность – магистр истории) в 2011 г. В 2011 – 2014 гг. проходил обучение в аспирантуре исторического факультета Донецкого национального университета (очная форма). С 25.02.2016 по 28.02.2017 г. являлся соискателем кафедры российской истории и документоведения Белгородского государственного национального исследовательского университета. В настоящее время директор Научно-методического центра профессиональной адаптации и трудоустройства специалистов ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова».

Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор кафедры российской истории и документоведения ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» Шаповалов Владимир Анатольевич.

Официальные оппоненты:

1. Тестов Виталий Николаевич, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин ФГКВБОУ ВО «Военный учебно-научный центр ВВС «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж) Министерства обороны Российской Федерации.

2. Манжосов Александр Николаевич, кандидат исторических наук, председатель Совета ветеранов войны и труда Железнодорожного округа г. Курска, Почетный железнодорожник СССР.

дали положительные отзывы о диссертации.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Курский государственный университет» в своем положительном заключении, подготовленном Яценко Константином Владимировичем, доктором исторических наук, профессором кафедры истории России, указала, что диссертационная работа Ю.Ю. Буряка посвящена актуальной теме изучения деятельности Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог накануне и в годы Великой Отечественной войны, занимавших ведущие позиции среди отечественных магистралей в сфере грузовых перевозок, обеспечивали потребности РККА в период локальных конфликтов СССР с Польшей и Финляндией, а также в войне 1941 – 1945 гг. Оригинальности исследованию придает освещение автором деятельности железнодорожного транспорта исследуемого региона в период оккупации, ввиду отсутствия до сегодняшнего дня комплексных исследований по данному вопросу. Представленный труд является самостоятельным, оригинальным, законченным исследованием, полноценной научно-квалификационной работой. Результаты исследования способствуют углублению, а в некоторых случаях и определенному пересмотру традиционных взглядов на роль и степень участия железных дорог Востока УССР и Юга РСФСР в кампаниях Красной Армии 1939 – 1940 гг., в проведении боевых операций советскими войсками в период Великой Отечественной войны, развертывании партизанского движения в исследуемом регионе и участии в нем местных железнодорожников. Замечания относятся в основном к ограниченному освещению в диссертационной работе социальной сферы жизни донецких железнодорожников и деятельности специальных формирований НКПС, которые претендуют на категорию самостоятельных научно-исследовательских работ. Автор диссертации заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Соискатель имеет 10 опубликованных работ по теме диссертации, в том числе, 3 статьи в научных журналах и изданиях, которые включены в перечень российских рецензируемых журналов и изданий для опубликования основных научных результатов диссертации.

Научные работы по теме диссертации

В изданиях по списку ВАК Минобрнауки РФ

1. *Буряк, Ю.Ю.* Работа тыловых магистралей СССР в период Советско-финской войны 1939 – 1940 гг.: на примере железных дорог Востока УССР / Ю.Ю. Буряк // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2014. № 2. С. 206–210 (0,58 п.л.).

2. *Шаповалов, В.А., Буряк, Ю.Ю.* Восстановление железных дорог Востока Украины и Юга России в период Великой Отечественной войны (1943 – 1945 гг.) / В.А. Шаповалов, Ю.Ю. Буряк // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета / под ред. Н.Д. Собиной, Р.В. Головиной, М.В. Оловянниковой. ISSN 2074-1774. Вып. № 3 (39). 2016. URL: <http://www.scientific-notes.ru/index.php?page=6&new=44>. (авт. вклад 0,6 п.л.).

3. *Шаповалов, В.А., Буряк, Ю.Ю.* Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги в период оккупации (1941 – 1943 гг.) / В.А. Шаповалов, Ю.Ю. Буряк // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 2016. Вып. 39. № 15 (236). С. 142–148 (авт. вклад 0,81 п.л.).

Прочие публикации:

4. Буряк, Ю.Ю. Трудовые подвиги советских железнодорожников в первые месяцы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.: по материалам Северо-Донецкой железной дороги / Ю.Ю. Буряк // Научная дискуссия: вопросы социологии, политологии, философии, истории: материалы X международной заочной научно-практической конференции (12 февраля 2013 г.). М.: Международный центр науки и образования, 2013. С. 74–78 (0,29 п.л.).

5. Буряк, Ю.Ю. Деятельность железных дорог Донбасса в условиях польской кампании 1939 г. / Ю.Ю. Буряк // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. Харків: ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 2013. Вип. 16. С. 150–158 (0,52 п. л.).

6. Буряк, Ю.Ю. Управление и работа железных дорог Востока Украины в период оккупации (1941 – 1943 гг.) / Ю.Ю. Буряк // Нові сторінки історії Донбасу: збірник статей. Кн. 22. Донецьк: ДонНУ, 2013. С. 9–23 (0,87 п.л.).

7. Буряк, Ю.Ю. Организация перевозок на Северо-Донецкой железной дороге на начальном этапе Великой Отечественной войны / Ю.Ю. Буряк // Історичні і політологічні дослідження. Донецьк: ДонНУ, 2013. № 2 (52). С. 190–197 (0,93 п.л.).

8. Буряк, Ю.Ю. Відбудова залізниць Донбасу протягом 1943 р.: сучасний історичний погляд / Ю.Ю. Буряк // Історичні і політологічні дослідження. Донецьк: ДонНУ, 2013. № 3 (53). С. 54–62 (1,04 п.л.).

9. Буряк, Ю.Ю. Донецкие магистрали накануне Второй мировой войны (1937 – 1939 гг.) / Ю.Ю. Буряк // Історичні і політологічні дослідження. Донецьк: ДонНУ, 2013. № 4 (54). С. 153–162 (1,16 п.л.).

10. Буряк, Ю.Ю. Роль залізничного транспорту у проведенні Барвінкове-Лозівської операції / Ю.Ю. Буряк // Історичні і політологічні дослідження. Донецьк: ДонНУ, 2014. № 3–4 (57–58). С. 100–107 (0,93 п.л.).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. Коровина Владимира Викторовича, доктора исторических наук, профессора кафедры конституционного права ФГБОУ ВО «Юго-Западный университет». Отзыв положительный. Рецензентом отмечено, что исследование актуально в связи с комплексным исследованием организационной структуры и функционирования Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в 1937 – 1945 гг., а также раскрытием причин, специфики проведения и результатов масштабной железнодорожной реформы в СССР во второй половине 1930-х гг. В отзыве подчеркивается, что выводы, содержащиеся в исследовании, отличаются убедительностью и, что немаловажно, подтверждаются фактами, а полученные результаты опираются на самостоятельную работу исследователя над диссертацией – начиная от поиска источников и сбора информации, до написания текста и формулирования выводов. Отзыв не содержит замечаний.

2. Моисеева Владимира Викторовича, доктора исторических наук, доцента, профессора кафедры социологии и управления ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова». Отзыв положительный. Рецензент отмечает, что Ю.Ю. Буряк детально осветил такие мало изученные вопросы, как масштабная модернизация отечественного железнодорожного транспорта во второй половине 1930-х – начале 1940-х гг., репрессии на транспорте в период «Большого террора». Обращает на себя внимание параграф «Железнодорожный транспорт исследуемого региона в период оккупации», ко-

торый добавил научную ценность проведенному исследованию. Ю.Ю. Буряк предложил оригинальную периодизацию истории рассматриваемых магистралей с 1937 по 1945 гг. Благодаря впервые вводимым в научный оборот архивным материалам, автору удалось провести комплексное исследование по представленной теме. В работе весьма ограниченно представлена информация, раскрывающая социальные аспекты жизни советских железнодорожников в рассматриваемый период, а также работа специальных формирований НКПС в период Великой Отечественной войны. Однако данные замечания в целом не снижают достаточно высокий уровень диссертации и не подвергают сомнению общую положительную оценку проделанной исследователем работы.

3. Опалева Максима Николаевича, кандидата исторических наук, доцента кафедры социально-гуманитарных дисциплин Волжского политехнического института (филиала) ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет». Отзыв положительный. Рецензент согласен с тезисом автора о небольшом количестве исследований (а по отдельным вопросам и вовсе отсутствуют работы) по проблемам работы советских железных дорог в предвоенный период и особенно нацистской оккупации. Большинство источников в диссертационной работе впервые вводятся в научный оборот и ранее не были доступны исследователям. Отмечена взвешенная, объективная позиция автора в освещении ключевых этапов и проблемных вопросов в истории советского железнодорожного транспорта второй половины 1930-х – первой половины 1940-х гг., в частности в исследуемом регионе. Замечания: в автореферате не отражены результаты помощи материально-технической базе железных дорог Донбасса в ходе поставок по ленд-лизу; упоминая о сотнях подпольных и даже партизанских групп железнодорожников в степном Донбассе, не приводит в тексте автореферата показателей результативности действий данных отрядов по срыву восточной политики Рейха; упоминая масштабы нацистской политики «выжженной земли» на магистралях Донбасса, не приводит аналогичных мер с советской стороны осенью-зимой 1941 г. и летом 1942 г. Указанные замечания не снижают общей ценности представленного научного труда и носят рекомендательный характер, могут быть учтены в дальнейших научных исследованиях.

4. Лашиной Ларисы Сергеевны, кандидата исторических наук, доцента кафедры социологии и управления ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова». Отзыв положительный. Рецензент отмечает, что в работе четко обозначены все необходимые компоненты введения: актуальность темы, объект и предмет, цель и задачи исследования, научная новизна и практическая значимость работы. Структура работы логична и позволила соискателю с достаточной полнотой раскрыть исследуемую проблематику. Отмечена особая ценность проведения Ю.Ю. Буряком исследований по деятельности донецких железных дорог в период оккупации. Отзыв не содержит замечаний.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации ФГБОУ ВО «Курский государственный университет» обосновывался тем, что сфера интересов оппонентов является смежной с проблематикой, в рамках которой диссертантом проводилось исследование. Ведущая организация является крупным учебным и научным учреждением, имеющем в своем составе авторитетных специалистов, связанных с изучением отечественной истории рассматриваемого диссертантом периода.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

1. **Дана** комплексная характеристика деятельности Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог накануне и в годы Великой Отечественной войны с 1937 по 1945 гг.

2. **Выявлены** причины, особенности и проблемы реализации реформы железнодорожного транспорта на Востоке УССР и Юге РСФСР во второй половине 1930-х гг. ввиду ведущего значения донецких магистралей для транспортной отрасли и экономики СССР, обеспечивавших пятую часть общесоюзного грузооборота железнодорожного транспорта.

3. Подробно **изучены** особенности работы рассматриваемых железнодорожных магистралей в период Освободительного похода РККА 1939 г. и Зимней войны (структура перевозок, объемы погрузок и транзита воинских составов) и освещено состояние Северо-Донецкой и Южно-Донецкой магистралей накануне нападения Германии на СССР (представлено материально-техническое развитие магистралей, а также меры по ужесточению трудовой дисциплины и обеспечению воинских перевозок на основе опыта Освободительного похода Красной Армии и Зимней войны).

4. Детально **проанализированы** особенности деятельности исследуемых железных дорог на начальном этапе Великой Отечественной войны (мобилизационные мероприятия, изменение структуры и географии перевозок), а также исследован процесс эвакуации советского населения и народного хозяйства в 1941 – 1942 гг. через донецкие магистрали (представлены направление и количественные показатели эвакуоперевозок, меры по обеспечению вывоза населения, оборудования предприятий и продовольствия в глубокий тыл).

5. Предметно **изучена** работа железнодорожного транспорта Востока УССР и Юга РСФСР в период оккупации региона. Освещена структура управления исследуемыми магистралями нацистскими оккупационными властями, проведена сравнительная характеристика немецкой и советской систем организации работы железнодорожного транспорта в условиях войны.

6. **Реконструирован** процесс восстановления Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в период коренного перелома и на завершающем этапе Великой Отечественной войны (представлены данные по категориям участников восстановления транспортного хозяйства, этапы восстановительных работ, объемы капиталовложений в возрождение донецких магистралей, помощь тыловых регионов, Москвы и Ленинграда).

7. **Введен в научный оборот** ряд неопубликованных ранее источников, в том числе, данные местной периодической печати и архивные материалы из 10 фондов государственных и отраслевых органов железных дорог.

Теоретическая значимость исследования определяется тем, что в нем предложена авторская периодизация в изучении деятельности железных дорог Востока УССР и Юга РСФСР в 1937 – 1945 гг.; проанализирована специфика функционирования донецких магистралей в условиях реформы транспорта СССР (1937 – 1939 гг.) как ведущих железных дорог страны того времени; впервые изучена деятельность Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в период локальных конфлик-

тов СССР с Польшей и Финляндией (1939 – 1940 гг.); проанализирована деятельность железнодорожного транспорта Востока УССР и Юга РСФСР накануне вторжения Германии в СССР; приведены в соответствие исторические этапы Великой Отечественной войны на территории исследуемого региона и периоды деятельности местных железных дорог в 1941 – 1945 гг.; изучены работа Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в течение первых месяцев Великой Отечественной войны и процесс первой волны эвакуации населения и промышленности рассматриваемого региона; исследованы вопросы функционирования донецких железных дорог в условиях прифронтовой обстановки (1941 – 1942 гг.); освещена деятельность Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железнодорожных магистралей в период оккупации. В рамках диссертационного исследования проанализирована структура управления магистралями нацистскими оккупационными властями, проведена сравнительная характеристика немецкой и советской систем организации работы железнодорожного транспорта в условиях войны; представлена авторская периодизация функционирования железных дорог Востока УССР и Юга РСФСР в период оккупации региона; реконструирована работа железнодорожного транспорта Востока УССР и Юга РСФСР в период коренного перелома в войне, представлен начальный период восстановления хозяйства железных дорог региона (1943 г.); проведен анализ восстановления и функционирования Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железнодорожных магистралей на заключительном этапе Великой Отечественной войны (1944 – 1945 гг.); исследовано участие донецких железных дорог в осуществлении транспортировки американских авиационных специалистов с советско-иранской границы на аэродромы под Полтавой в рамках реализации антифашистских советско-американских договоренностей. Привлеченный автором комплекс источников и трудов по истории железнодорожного транспорта позволил сделать вывод о том, что трансформационные процессы в железнодорожной отрасли СССР сопровождались хроническим дефицитом кадров и материально-технических ресурсов, а производственные планы зачастую выполнялись не в полной мере (при детальном изучении отчетов магистралей в вышеуказанный период). При этом рассматриваемые железные дороги играли ключевую роль в социально-экономической и оборонной сферах Советского Союза. Великая Отечественная война внесла кардинальные изменения в территориальную структуру перевозок страны с резким уменьшением доли в общем грузообороте донецких железных дорог.

Доказаны следующие положения:

1. Накануне Великой Отечественной войны Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги являлись флагманами советской железнодорожной реформы. Во второй половине 1930-х гг. по магистралям исследуемого региона перевозилось более 50% советского угля, свыше 30% соли, более 60% чугуна, около 65% соды, 20% стали, 22% проката и т.д. Северо-Донецкая железная дорога занимала первое место среди 54 магистралей СССР по объемам погрузки угля (35,4%) и общему грузообороту (более 10%), а Южно-Донецкая – второе (20,4% и 9% соответственно). Множество методов работы железнодорожников вышеуказанных магистралей в течение исследуемого периода получили распространение на всей железнодорожной сети Советского Союза. Донецкие магистрали были ведущими экспериментальными лабораториями на транспорте, где зачастую впервые реализовы-

вались технические новинки, и, соответственно, транспортными инновационными площадками. Так, на станциях Кальмиус, Чумаково и Мандрыкино впервые в СССР был внедрен единый технологический процесс работы с местными предприятиями. В 1935 г. на донецких железных дорогах зародилось кривonosовское движение, охватившее впоследствии все советские магистрали и давшее огромный импульс в развитии транспортной отрасли, положив начало масштабной железнодорожной реформе в СССР. По сути, производственный рекорд железнодорожника П.Ф. Кривonosа (июль 1935 г.) послужил толчком для появления отраслевых рекордсменов в различных сферах экономики СССР, например, шахтера А.Г. Стаханова (август 1935 г.). Некоторые методы по организации перевозок, содержанию и управлению железнодорожным транспортом, заложенные в 1930-х гг., и в начале XXI в. успешно используются российскими железнодорожниками.

2. В период Освободительного похода Красной Армии против Польши и Зимней войны (сентябрь 1939 – март 1940 гг.) Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги играли ключевую роль в транспортировке воинских контингентов и специальных грузов Харьковского и Северо-Кавказского военных округов к театрам боевых действий, тем самым, обеспечивая потребности РККА. Во время Освободительного похода 1939 г. на исследуемых железных дорогах было погружено свыше 3 000 вагонов с воинскими контингентами и специальными грузами. Значительным был объем транзитных военных перевозок. На прифронтовые магистрали с Южно-Донецкой железной дороги были командированы локомотивные бригады с 45 паровозами для обеспечения возросшего объема перевозок. Производственные нормы перевыполнялись до 200–300%.

Во время Зимней войны на Южно-Донецкой железной дороге фронтовой транзит в январе 1940 г. составил в среднем – 96, в феврале – 276, а в марте – 181 вагон/сутки. Погрузка воинских грузов на вышеуказанной магистрали составляла в январе – 4,3, в феврале – 14, в марте – 1,2 вагона/сутки.

3. В годы Великой Отечественной войны донецкие железные дороги обеспечивали воинские перевозки на южном фланге советско-германского фронта, а также транспортировку грузов для потребностей промышленности и населения Европейской части СССР до момента оккупации нацистами Востока УССР и Юга РСФСР. С первых дней войны воинские грузы занимали свыше 50% от общего объема погрузки на исследуемых магистралях. Через железнодорожные узлы и ветки Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в 1941 – 1942 гг. проходили колоссальные объемы эвакуации промышленных предприятий, продовольствия и населения юго-западных областей и республик СССР, Крыма, Приднепровья, Харьковщины и Донбасса. На исследуемых магистралях самые большие объемы эвакуации наблюдались в августе – сентябре 1941 г., когда ежедневно через линии каждой железной дороги проходили по 8–10 эшелонов с общей численностью людей – 15–20 тыс. чел. В августе 1941 г. из Крыма и Приднепровья было отправлено около 55 000 вагонов с эвакуантами и населением. В то же время, Южно-Донецкая магистраль в июле – октябре 1941 г. погрузила эвакуационными грузами свыше 30 000 вагонов.

4. В годы оккупации нацисты использовали местные железные дороги для снабжения Воронежской и Сталинградской группировок вермахта в период битвы на

Волге, а также для вывоза продовольствия, сырья и населения в Германию. В вышеуказанный период со складов шахт исследуемого региона оккупантами было отправлено более 500 000 т угля, свыше 3 000 т зерна, более 70 000 т чугуна и другой продукции, угнаны в Рейх тысячи местных жителей. В денежном выражении разрушительная деятельность гитлеровцев для Северо-Донецкой и Южно-Донецкой магистралей составила до 1,75 млрд. руб. Для сравнения, общая сумма ущерба, нанесенная всем железным дорогам УССР оккупантами, составляла более 10 млрд. руб.

5. Весной – летом 1943 г. Северо-Донецкая железная дорога участвовала в переброске войск из-под Сталинграда в район Курска. В период Курской битвы магистрали исследуемого региона имели стратегическое значение в обеспечении советских войск на южном направлении. Ключевой была роль донецких железных дорог в освобождении Донбасса, Левобережья УССР и Крыма. Так, в течение 10 августа – 10 сентября 1943 г. в рамках подготовки и проведения Донбасской наступательной операции войскам Юго-Западного и Южного фронтов было доставлено 37 500 вагонов (750 поездов) с грузами. В 1944 г. по железнодорожным линиям Востока УССР и Юга РСФСР производились перевозки грузов ленд-лиза из Ирана, а также 1 600 американских авиационных специалистов на авиабазы под Полтавой.

6. В период Великой Отечественной войны Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги также обеспечивали транзит кавказской нефти на фронт, поставляли продукцию восстанавливаемых предприятий и шахт Донбасса, а также местные сельскохозяйственные товары для нужд армии и населения страны. Уже в 1943 г. Северо-Донецкая железная дорога отправила более 2 млн. т угля. На Западный, Воронежский, Центральный и Степной фронты, в частности, по линиям вышеуказанной магистрали, ежедневно перевозилось по 1,5–2 состава с горючим каждому фронту.

Внесен вклад в изучение неизвестных ранее страниц истории железнодорожного транспорта Востока УССР и Юга РСФСР. Исследованы такие вопросы, как деятельность донецких железных дорог в период локальных конфликтов СССР с Польшей и Финляндией (сентябрь 1939 – март 1940 гг.), функционирование железнодорожного транспорта Востока УССР и Юга РСФСР в период оккупации, представлена нацистская система управления и перевозок на магистралях рассматриваемого региона.

Оценка достоверности результатов исследования выявила, что:

- теория построена на основе использования в работе широкого круга источников: архивных материалов 6 государственных и отраслевых архивов России, Украины, ДНР и ЛНР, мемуаров, материалов печатных органов донецких железных дорог, советских и оккупационных органов власти, картографических и справочно-информационных материалов.

- идея базируется на критическом анализе источников, обобщении широкого круга историографических материалов;

- применены современные общенаучные и исторические принципы и методы исследования.

Исходя из специфики исследования и его проблематики, методология работы представляет собой систему взаимосвязанных общенаучных и специальных исторических подходов и методов. Диссертация базируется на важнейших принципах

научного исторического исследования: объективности, историзма и системности (комплексности). В историческом подходе к теме автор опирается на теорию модернизации, поскольку отечественный железнодорожный транспорт изучается в хронологических рамках проведения масштабной железнодорожной реформы, а также перестроении работы транспортного хозяйства СССР на «военные рельсы» и функционирования в условиях Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Объективность предполагает опору на фактические данные, сопоставление их между собой и изучение в совокупности, рассмотрение каждого явления в его многогранности, сравнительный анализ сведений, которые содержатся в недавно рассекреченных архивных источниках и ранее опубликованных исследованиях по данной теме.

Принцип историзма позволяет рассматривать явления и процессы, связанные с развитием организационной структуры управления НКПС и железных дорог, а также кривоносовского движения с последующим внедрением передовых методик в производственной сфере, путевого хозяйства, систем сигнализации и связи, грузовых, пассажирских и воинских перевозок на донецких железных дорогах в рассматриваемый период.

Принцип системности предполагает характеристику магистралей Востока УССР и Юга РСФСР как структурных подразделений глубоко интегрированной системы НКПС, с разных позиций: экономических показателей, уровня развития инфраструктуры, общесетевого положения, участия местных железнодорожников в общественно-политической жизни страны. В основе анализа процесса феминизации железнодорожных кадров в процессе Великой Отечественной войны лежит гендерный подход.

Совокупность названных подходов позволяет делать объективные выводы об особенностях деятельности Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог накануне и в годы Великой Отечественной войны как передовых магистралей СССР.

Особенностью методологического инструментария настоящего исследования стало использование подходов локальной истории. Была изучена нормативно-правовая и отчетная документация, отражающая деятельность Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог с 1937 по 1945 гг. Эти данные были использованы при составлении сводных таблиц и диаграмм, содержащих сведения о погрузке воинских эшелонов на Южно-Донецкой железной дороге в период подготовки к Освободительному походу РККА 1939 г., динамике погрузки угля на Северо-Донецкой магистрали в мае – сентябре 1941 г., эвакуационных грузов в июле – октябре 1941 г. на Южно-Донецкой железной дороге, налетах люфтваффе на станции и линии Северо-Донецкой магистрали в 1941 – 1944 гг., восстановлении оккупантами железнодорожных путей Сталинской дирекции в 1941 – 1943 гг. Совокупность подобных сведений позволяет конкретно проследить изменения количественных показателей, оказывавших влияние на работу донецких железных дорог.

Задачи исследования и характер привлеченных источников определили выбор конкретных методов. Статистический метод, который помог сделать структурный анализ численности кадров, уровень производственной дисциплины, количество браков и аварий, объемы перевозок грузов и пассажиров на железных дорогах исследуемого региона; изучить количественные показатели воинских перевозок в период проведения боевых операций в 1939 – 1940 гг. и 1941 – 1945 гг. Сравни-

тельно-исторический метод позволил сопоставить результативность работы Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в различные хронологические периоды, а также с другими магистралями железнодорожной сети СССР; проанализировать эффективность реализации железнодорожной реформы. Ретроспективный метод позволил проанализировать причинно-следственные связи и закономерности в проведении модернизации транспортной отрасли, уровня работы железных дорог и обеспечения обороноспособности страны. Проблемно-хронологический метод заключается в исследовании деятельности железных дорог Востока УССР и Юга РСФСР в рассматриваемый промежуток времени, что позволило выявить достоинства и недостатки в работе исследуемых магистралей. С помощью этого метода выделены этапы работы донецких железных дорог накануне и в годы ВОВ. Метод исторического описания применен для раскрытия деятельности исследуемых железных дорог как территориальных подразделений специфической отрасли хозяйственной деятельности – железнодорожного транспорта СССР.

По проблеме диссертационной работы **собран** и комплексно **проанализирован** широкий круг разноплановых источников; статистических, делопроизводственных и законодательных документов, мемуаров, материалов периодической печати. Специфика источниковой базы исследования заключается в использовании значительного количества неопубликованных документов по работе НКПС, Северо-Донецкой и Южно-Донецкой и железных дорог. Часть использованных источников опубликована с комментариями автора.

Исследование **предоставляет** широкие возможности использования его результатов для обобщающих трудов и учебных пособий по истории отечественного железнодорожного транспорта и магистралей исследуемого региона в частности.

Оценка достоверности результатов исследования базируется на том, что:

- **работа построена** на использовании широкого круга аутентичных и разноплановых источников: архивная документация (документы нормативно-правового характера (приказы НКПС, текущая документация по работе железных дорог и т.д.)); материалы печатных изданий исследуемого периода; сборники документов о деятельности ВКП(б), СНК СССР (законодательные акты); воспоминания очевидцев событий тех лет, происходивших на железных дорогах Востока УССР и Юга РСФСР, в том числе, работы руководителей железнодорожного транспорта; картографические и справочно-информационные материалы.

- **работа написана**, исходя из критического анализа задействованных источников, обращения к имеющейся историографической традиции и работам современных исследователей; апробации отдельных положений на научных конференциях различного уровня.

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии в получении результатов, сформулированных в положениях, выносимых на защиту, апробации данных положений на научных конференциях различного уровня, подготовке публикаций по диссертационному исследованию. Автор имеет 10 опубликованных работ по теме диссертации, в том числе 3 работы – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных ВАК РФ.

Диссертация охватывает основные вопросы поставленной научной задачи (проблемы) и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждает-

ся наличием последовательного плана исследования, основной идейной линии, концептуальности и взаимосвязи выводов.

Диссертационный совет пришел к выводу о том, что диссертация представляет собой научно-квалификационную работу, которая соответствует критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842 (в редакции постановления Правительства РФ от 21 апреля 2016 г. № 335), и принял решение присудить Буряку Юрию Юрьевичу ученую степень кандидата исторических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 8 докторов наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история, участвовавших в заседании, из 25 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за присуждение ученой степени – 18, против присуждения ученой степени – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель
Диссертационного совета
д.и.н., профессор

Ученый секретарь
Диссертационного совета
к.и.н., профессор

15 июня 2017 г.



Н.Н. Болгов

И.Т. Шатохин