

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Гуманитарный институт

Кафедра истории России, мировых и региональных цивилизаций

УТВЕРЖДАЮ

И.о. заведующего кафедрой

_____ Д. Н. Гергилев

подпись инициалы, фамилия

« _____ » _____ 2022 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

**Влияние Красноярской железной дороги на население и экономику
края в годы Великой Отечественной войны**

46. 04. 01 – История

46. 04. 01. 03 – Отечественная история

Руководитель _____ 15.06.2022 г. к.и.н., доцент Б. Е. Андюсев
подпись, дата

Выпускник _____ А. В. Леопа
подпись, дата

Рецензент _____ д.и.н., профессор З. Ю. Доржу
подпись, дата

Красноярск 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Перестройка работы Красноярской железной дороги на военный лад в начальный период Великой Отечественной войны (июнь–декабрь 1941 г.).....	17
2 Роль Красноярской железной дороги в решении военно-хозяйственных задач (1942–1945 гг.).....	42
3 Роль Красноярской железной дороги в решении социальных проблем населения края.....	62
Заключение.....	84
Список сокращений	90
Список использованных источников.....	91

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В современном мире усиливается внимание к событиям Второй мировой войны и Великой Отечественной войне. Идеологи и историки стран запада предпринимают попытки фальсификации истории, стараются переписать историю. В связи с этим возрастает актуальность вдумчивого анализа событий тех лет, когда граждане нашей страны проявили образцы мужества и героизма.

Актуальность исследования вызвана тем, что железные дороги во время Великой Отечественной войны приобрели важное стратегическое значение: поставки мобилизационных ресурсов, вооружения и военной техники, вещевого имущества и продовольствия на фронт, обеспечение промышленных предприятий сырьем и материалами, оказывали существенное влияние на социальную сферу края.

Актуальность исследования вызвана недостаточной изученностью вопроса организации поставки на фронт мобилизационных ресурсов и продукции заводов Красноярского края.

Актуальность исследования обусловлена той ролью, которую сыграла железная дорога в индустриализации Красноярского края: развитие промышленности, превращение края из сельскохозяйственного региона в индустриальный стало возможно за счет эвакуированных из западных регионов страны промышленных предприятий и инженерно-технического персонала, обеспечение рабочими местами жителей региона, освоения ими новых, ранее не востребованных профессий.

Научно-практический интерес к истории железнодорожного транспорта, в том числе Красноярской железной дороги во время Великой Отечественной войны вызван также тем, что в условиях динамичного развития событий коммуникации приобрели важное стратегическое значение, а железные дороги среди них занимают центральное место. Анализ

их работы заслуживает повышенного внимания, так как накопленный опыт значим в экстремальных ситуациях, в обстановке современных локальных войн.

Степень изученности проблемы. Историографический анализ тем проведен с учетом ситуации в разработке истории Великой Отечественной войны, трудов общероссийского содержания и работ, выполненных на региональном уровне.

В историографическом обзоре темы автор следует периодизации, в которой выделяется два качественных периода: «советский» — с 1940 г. и «постсоветский», начавшийся на рубеже 80—90-х годов XX столетия.

Важно отметить, что фундаментальных трудов, посвященных истории железнодорожного транспорта периода Великой Отечественной войны, немного. Тем не менее, отдельные вопросы военно-хозяйственной деятельности работников магистралей затрагивались в большинстве монографий по общим проблемам войны и военной экономики.

Первые работы о железнодорожном транспорте появились в ходе войны¹. Это небольшие по объему статьи и брошюры, которые носили в основном агитационно-пропагандистский и прикладной характер, содержали примеры героизма железнодорожников, новаторский опыт. Ценность их в том, что они написаны свидетелями и участниками событий.

По мере накопления сведений наблюдалось стремление ряда авторов к научному осмыслению и обобщению фактов. В работах Н.А. Вознесенского, И.В. Ковалева, А.Г. Непорко² сделана попытка систематизации имеющегося материала, введены в научный оборот статистические данные, представлена общая картина работы железнодорожного транспорта СССР в период войны.

¹ Белоусов М. Боевые задачи железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. 1941. № 5, 6. С. 12–20; Кирюшин И. Советские железнодорожники в условиях Отечественной войны // Большевик. 1942. № 17. С. 32–42; Образцов В. Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М., 1943; Хачатуров В.С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1943.

После XX съезда КПСС расширилась источниковедческая база, возросло число трудов, повысился их научный уровень. Авторский коллектив 6-ти томной «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945 гг.» впервые попытался аналитически подойти к проблемам войны, в том числе затронул отдельные аспекты функционирования железных дорог³.

Для многих советских ученых деятельность железнодорожных магистралей в годы Великой Отечественной войны не являлась предметом специального изучения, но в русле своих проблем они рассматривали отдельные вопросы. Анализируя состояние экономики, Г. С. Кравченко, А. Я. Чадаев раскрывали положение на железных дорогах в условиях военного времени⁴.

Весомый вклад в разработку проблемы внесли работы Г. А. Куманева, посвященные железнодорожному транспорту⁵ в которых основной акцент сделан на бесперебойном обеспечении нужд фронта прифронтовыми и тыловыми магистральями. Углубляя тему, в 1970–1980-е годы автор охарактеризовал трудовую деятельность транспортников накануне и в годы войны, оценил значение железных дорог для боевых операций и организационную роль советских, хозяйственных и партийных органов, впервые дал комплексный анализ работы магистралей СССР в военных условиях⁶.

Определенным этапом в изучении истории железных дорог стал коллективный труд под редакцией министра путей сообщения СССР

² Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1948; Ковалев И. В. Советский железнодорожный транспорт 1917 – 1947. М., 1947; Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954.

³ История Великой Отечественной войны Советского Союза в 1941-1945 гг. : В 6 т. Т.6. М., 1965.

⁴ Кравченко Г.С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.). М., 1970; Чадаев А. Я. Экономика СССР в период Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). М., 1965.

⁵ Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.). М., 1963.

Н. С. Конарева, анализирующий героику борьбы и службу железнодорожников, участие в военных операциях бронепоездов, санитарных поездов, колонн паровозов особого резерва (ОРКП) НКПС. Важное место в нем отводится вопросам перестройки управления, совершенствования технологии перевозочного процесса, внедрения передового опыта, организации социалистического соревнования. Однако незаслуженно обойден вниманием труд работников тыловых, в том числе красноярских магистралей⁷.

Признавая успехи, достигнутые в разработке обозначенной проблемы в целом, заметим, что Красноярский регион изучен слабо. Таким образом, «советский» этап в историографии характеризуется подчинением государственной идеологии, выделением преимущественно положительных результатов; связан с накоплением знаний по интересующей нас теме, появлением трудов общесоюзного значения и обращением к работе региональных железных дорог. Главным образом поднимались вопросы трудового подвига и участия железнодорожников в соцсоревновании.

В рамках первого периода не проводилось комплексного исследования по истории железнодорожного транспорта Красноярского края в 1941–1945 гг.

Второй период в изучении проблемы связан с кардинальными изменениями в жизни общества на рубеже 80–90-х гг. XX в., когда развитие гласности, демократизации, плюрализм мнений по широкому спектру общественно-политической жизни страны создали благоприятные условия для более объективного изучения истории, осмысления ее уроков. В это время в научный оборот вводится большое количество ранее недоступных документов, что значительно расширяет возможности ученых.

⁶ Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1939 – 1945 гг. М., 1976; Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941 – 1945 гг. М., 1988.

⁷Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., 1985.

В постсоветский период истории железнодорожного транспорта нашла отражение в трудах общесоюзного масштаба. В них содержится много ценного материала, касающегося деятельности железной дороги Советского Союза в годы войны, героического труда железнодорожников⁸.

Деятельность железнодорожников в военные годы представлена и в краеведческих работах, вышедших в конце XX–начале XXI в.

Определенный интерес представляют материалы межрегиональных и региональных научных конференций, в которых затрагивается тема железнодорожного транспорта, но ее освещение носит фрагментарный характер. Анализ опубликованной литературы показывает, что отечественными учеными достигнуты позитивные результаты в разработке проблемы «война и железнодорожный транспорт». В рамках второго периода изменяется качественное содержание научных публикаций, растет аналитический уровень исследований. Историки характеризуют положение на территориальных дорогах. Функционирование отдельных железных дорог прослеживается в исследованиях, в которых особое внимание уделяется транспортным магистралям Москвы, Украины, Сибири, Юга страны и др.⁹ Весомый вклад в изучаемую проблему внес авторский коллектив обобщающего труда по истории железнодорожного транспорта, в котором функционированию железных дорог в годы войны 1941–1945 гг. посвящен специальный раздел: показана эволюция технических средств, роль в развитии военной экономики, проведении боевых операций, воссоздан труд и быт железнодорожных рабочих, уделено внимание строительству новых

⁸ Когатько Г. И. Героические свершения воинов-железнодорожников // Железнодорожный транспорт. 2005. № 4. С. 23-29; Мартыненко И. В. Служба военных сообщений в годы Великой Отечественной войны // Железнодорожный транспорт. 2005. № 4. С. 17-22; Манжосов А. Н. Роль железнодорожников в транспортном обеспечении боевых действий в 1942-1943 гг. // Военно-исторический журнал. 2008. № 1. С. 33-35; Харланович И. В. Дорогами Победы // Железнодорожный транспорт. 2005. № 4. С. 4-11.

⁹ Веденеева Н. К. Железнодорожный транспорт Поволжья в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. : Межвузовский сборник научных трудов. Самара, 1993. С. 58 – 60; Захарченко А. В. Волжская рокада и железнодорожное строительство в Поволжье в годы Великой Отечественной войны. Самара, 2014; Раткин М. Н. Героический труд московских железнодорожников в период

линий в условиях войны¹⁰.

Проблеме анализа сложных условий, в которых проходила деятельность железнодорожников Южного Урала в 1941—1945 гг., анализируется в диссертации Г.Ю.Колесниковой¹¹. Автор раскрывает напряженный труд по переводу дорог на военные рельсы и по обеспечению возросших военных и народнохозяйственных перевозок; рассмотрено также строительство новых железнодорожных веток и расширение путевого хозяйства.

И.П. Тесельская всесторонне раскрывает роль в обеспечении фронтовых перевозок в период подготовки и проведения крупных стратегических операций паровозных колонн с передвижной ремонтной базой. Показывает работу военно-восстановительных отделений, участие Дальневосточных железных дорог в восстановлении сети железных дорог на территории страны, освобожденной от врага¹².

Отдельно следует сказать об исследовании Д.Ю. Башкирева, актуализировавшего на примере железных дорог Центра и Юга России проблему повседневной жизни и деятельности советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны¹³.

Особенностью научного исследования Ю.Ю. Буряка является то, что в нем автор один из немногих показывает роль Северо-Донецкой железной дороги в переброске войск из-под Сталинграда в район Курской битвы, раскрывает стратегическую роль магистрали этого региона в обеспечении

1941-1942 гг. М., 2001; Тесельская И. П. Дальневосточный участок Транссиба в годы Великой Отечественной войны // Власть и управление на Востоке России. 2009. № 1. С. 88-94.

¹⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза : В 2 т. Т. 2 : 1917–1945. СПб., 1997.

¹¹ Колесникова Г. Ю. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945: автореф. ... канд. истор. наук. Оренбург, 2006.

¹² Тесельская И. П. Железнодорожный транспорт советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны: автореф. ... канд. истор. наук: 07.00.02. Владивосток, 2012. 22 с.

¹³ Башкирев Д. Ю. Повседневная жизнь и деятельность советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: По материалам железных дорог Центра и Юга России: дис.... канд. истор. наук: 07.00.02. Курск, 2004. 275 с.

советских войск на южном направлении, в освобождении Донбасса, транзите кавказской нефти на фронт¹⁴.

Отмечая вклад ученых и краеведов в исследование истории железнодорожного транспорта различных регионов страны в годы Великой Отечественной войны, следует сказать, что не подверглась анализу служба Красноярской магистрали. Отдельные стороны деятельности Красноярской железной дороги раскрываются историко-публицистическом краеведческом издании¹⁵. В 2020 г. опубликована тематическая подборка, содержащая ряд статей, опубликованных ранее в газете «Красноярский железнодорожник»¹⁶. Проблеме перестройки работы Красноярской железной дороги на военный лад в начальный период войны посвящены работы автора данной диссертации¹⁷.

В то же время все еще недостаточно раскрыты вопросы, связанные с перестройкой работы транспорта на военный лад в данном регионе, осуществлением эвакуационных и реэвакуационных мероприятий, созданием и участием железнодорожных спецформирований в боевых действиях, подготовкой рабочих массовых профессий, социальной работой Красноярской железной дороги.

Проведенный историографический анализ позволяет сделать вывод, что деятельность Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны не являлась предметом специального целостного изучения.

¹⁴ Буряк Ю.Ю. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая железные дороги накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1937 – 1945 гг.: автореф. дис. ...канд. истор. наук: 07.00.02. Белгород, 2017. 247 с.

¹⁵ Красноярск – Берлин. 1941–1945. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвященное 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Красноярск, 2010.

¹⁶ Красноярская железная дорога в годы Великой Отечественной Войны: тематическая подборка/ сост. Н. П. Довыденко, К. В. Карпунин, ред. Т. З. Шляпина; отв. за выпуск Е. В. Шавыркина. Красноярск, 2020.

¹⁷ Леопа А. В. Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь – декабрь 1941 г.) / Е. Н. Гарин, В. П. Леопа, А. В. Леопа // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 4. С. 88–94.

Цель исследования состоит в комплексном изучении влияния Красноярской железной дороги на население и экономику края в годы Великой Отечественной войны.

Исходя из поставленной цели, можно выделить следующие задачи:

1. Проанализировать основные мероприятия по перестройке Красноярской железной дороги на военный лад в начальный период войны (июнь – декабрь 1941 г.).

2. Раскрыть роль Красноярской железной дороги в решении военно-хозяйственных задач страны и Красноярского края в 1942 – 1945 гг.

3. Провести комплексный анализ роли Красноярской железной дороги в решении социальных проблем населения края.

Объектом исследования является железнодорожный транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны

Предмет исследования – влияние Красноярской железной дороги на население и экономику края в годы Великой Отечественной войны.

Хронологические рамки исследования охватывают период Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. Кроме того, для оценки состояния Красноярской железной дороги накануне войны автор выходит за хронологические рамки исследования, освещая состояние дороги в 1936 – 1940 гг.

Территориальные рамки охватывают один из крупнейших регионов России, крупнейший культурный, образовательный, экономический и промышленный центр Восточной Сибири – Красноярский край. При этом основной акцент делается на города и районы края, прилегающие к железной дороге.

Методология исследования построена на принципах историзма, системности и научной объективности.

Выбор общенаучных принципов исследования обусловлен спецификой

изучения роли Красноярской железной дороги в жизни населения и экономики края в годы Великой Отечественной войны.

Всесторонний анализ функционирования Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны проводится на основе принципа объективности. Исследование построено на изучении закономерностей, которые определяли функционирование железной дороги как в целом в стране, так и в Красноярском крае. Влияние Красноярской железной дороги на население и экономическое развитие края исследована в тесной взаимосвязи с событиями государственного масштаба: этап войны, характер боевых действий наших войск, климатические и метеорологические условия.

Рассмотрение динамики развития деятельности Красноярской железной дороги осуществляется на основе принципа историзма. Специфика роли Красноярской железной дороги в жизни населения и экономике края изучена в тесном взаимодействии с исследованием причин, послужившим основанием для именно такого характера её роли: Великая Отечественная война, политический строй, степень развития экономики, мировоззрение населения. Проведена оценка роли Красноярской железной дороги в жизни населения и экономике края на начальном этапе войны, изменение этой роли в связи с изменением общей обстановки и собственного содержания, изучение оценки этой роли современниками в разные периоды войны и исследователями после войны.

Автором также используется принцип научности: раскрыты причинно-следственные связи между обстановкой в стране в целом и характером функционирования как всей системы железной дороги, так и Красноярской железной дороги. Раскрыты причинно-следственные связи между необходимостью эвакуации промышленных предприятий из западных регионов страны и становлением Красноярского края как индустриального региона, в части, касающейся роли в этом процессе Красноярской железной

дороги; между транспортными возможностями Красноярской железной дороги и ее использованием для доставки на фронт мобилизационных ресурсов, продукции заводов, вещевого имущества и продовольствия. Связь решений об эвакуации на территорию края промышленных предприятий, исходя из возможностей железной дороги. Связь между происходящими социальными процессами: уменьшением численности мужского населения, связанными с убытием на фронт, в т. ч. работников железной дороги, изменением, в связи с этим, роли женщин, подростков и пенсионеров. Использовались следующие общенаучные методы.

При выявлении общего и особенного, сопоставлении характеристик влияния Красноярской железной дороги на население и экономику в различных периодах войны использовался сравнительный анализ. Сравнивается роль Красноярской железной дороги в жизни населения и экономике края в разные периоды Великой Отечественной войны, сравнивается состояние экономики края в разные периоды войны, в части, касающейся роли железной дороги в этих процессах; сравниваются особенности жизни, повседневности, трудовой деятельности, морального и эмоционального состояния населения края в части, касающейся роли железной дороги в этих процессах.

Дедуктивный метод позволил рассмотреть приказы и распоряжения НКО, Народных комиссаров путей сообщения, и их реализацию на практике.

С помощью индуктивного метода рассмотрены конкретные исторические факты, на основании которых автором сделаны обобщенные выводы.

С помощью статистического метода отслежена динамика изменений основной деятельности Красноярской железной

Метод анализа позволил рассмотреть функционирование Красноярской железной дороги и её роль в жизни населения и экономике края как систему, расчлняя объект исследования на составные элементы.

Метод синтеза позволил соединить различные элементы предмета в единое целое, систему: роль железной дороги в становлении края как индустриального региона, роль железной дороги в изменении состава населения (инженеры, врачи, преподаватели ВУЗов, студенты).

Философские методы.

В отношении способа исследования магистрант отдает приоритет феноменолого-герменевтическому методу, позволившему автору понять, что он работает не с объективной реальностью (объективными историческими фактами), а с феноменами – «интерпретацией» конкретных фактов, предустановление им «смыслов», переработанном в сознании участников изучаемых событий, публицистов, историков исходя из их жизненного опыта, мировоззренческих установок и т. д.

В исследовании также используется герменевтический подход: при изучении текстов (исторических, публицистических, воспоминаний) автор учитывал значения законов передаваемых одним сознанием и воспринимаемых другими сознаниями, контекста слов, отношение части текста к целому и всего текста к части и т. д.

В работе используется также диалогический подход: автор понимает диалогичность как определяющее свойство сознания, и, следовательно, порожденного этим сознанием текста.

Исторические методы.

Проблемно-хронологический метод позволил изучить роль железной дороги в жизни населения и экономики в строго хронологическом порядке: по годам; по периодам: начало войны и эвакуация, поставки на фронт; завершающий этап – уменьшение поставок на фронт. Благодаря этому методу стало возможным выявление логического развития роли железной дороги в становлении промышленности края, организации поставок на фронт и предприятиям различных отраслей промышленности.

Метод периодизации позволил установить моменты качественных

изменений: начало выпуска продукции эвакуированными заводами, выход их на полную мощность производства. Снижение количества выпускаемой продукции в завершающий период войны в контексте роли железной дороги в этом процессе: доставка оборудования заводов, эвакуированных работников, доставка материальных средств, необходимых для налаживания их работы, доставка сырья, транспортировка готовой продукции на фронт.

Этот метод позволил установить и моменты качественных изменений в социальной сфере: решение жилищных проблем работников дороги, работников эвакуированных предприятий и членов их семей, медицинского и культурно-бытового обслуживания, решение продовольственной проблемы края, шефство над селом.

Историко-сравнительный метод позволил выявить основные этапы изменений в жизни людей и экономике края, произошедшим под влиянием Красноярской железной дороги, Ретроспективный метод позволил понять, реконструировать, восстановить исторические события, установить их причины.

Междисциплинарные методы.

Использование историко-социологического подхода позволило рассмотреть влияния Красноярской железной дороги на население края и экономику, выявить такие изменения как уменьшением численности мужского населения, связанное с убытием на фронт, в т. ч. работников железной дороги, изменение в связи с этим роли женщин, формирование новых типов социальных групп (по профессиям – труженики эвакуированных предприятий, студенты эвакуированных заводов); изменение структуры социальных групп (преобладание женщин во многих сферах), изменение ролей, в контексте роли железной дороги в этих процессах.

Метод визуальной истории позволил использовать в исследовании данные фотодокументов.

Источниковую базу исследования составили материалы

красноярских архивов, сборники документов, периодическая печать, воспоминания очевидцев.

Основной источниковой базой послужили неопубликованные архивные данные. Автором изучены документы Государственного архива Красноярского края (ГАКК):

фонд П-26. Красноярский крайком КПСС;

фонд Р-2381, Управление Красноярской железной дороги.

Здесь содержатся ценные сведения о деятельности железнодорожного транспорта Красноярского края: директивные указания руководства страны, касающиеся Красноярской железной дороги, отчеты, донесения, статистические данные и другие материалы, свидетельствующие о функционировании магистрали в исследуемый период. Отчеты транспортных организаций Управлений железных дорог, в том числе Красноярской отражающие динамику перевозки грузов и пассажиров, протяженность путей, погрузочно-разгрузочные работы, расходование топлива. Проанализированы документы, свидетельствующие о работе партийных организаций районов, городов и областей по руководству железнодорожным транспортом.

В определенной степени обогатить фактологическую базу исследования помогла периодическая печать. В газетах «Красноярский рабочий» и «Красноярский железнодорожник» публиковались статьи, заметки, очерки и репортажи о деятельности Красноярской железной дороги в годы войны, о массовом трудовом героизме тружеников дороги, членов их семей, о стахановском и лунинском движении. Размещались материалы с обменом опыта работы передовиков производства. Однако существенным недостатком газетных изданий является явное предпочтение освещению положительных сторон деятельности железнодорожников, что требует критического отношения к данному источнику.

Определенный интерес вызывают воспоминания руководителей и

бывших работников дороги.

Сочетание опубликованных и неопубликованных источников дало возможность всесторонне исследовать интересующую нас проблему.

В целом источниковая база диссертационного исследования достаточно обширна, представлена разнородными и разноплановыми документами и материалами.

Научная новизна исследования заключается, во-первых, в том, что впервые в отечественной историографии проведен комплексный анализ роли Красноярской железной дороги в жизни населения и экономики края в годы Великой Отечественной войны.

Во-вторых, впервые введены в оборот архивные документы, раскрывающие исследуемую нами тему.

Практическая значимость работы заключается в том, что собранные материалы по данной тематике могут быть использованы в научных исследованиях, посвященных истории Великой Отечественной войны, а также при чтении лекций и специальных курсов в высших учебных заведениях.

Структура работы. Диссертационное исследование состоит из введения, трех разделов, заключения и списка литературы.

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Гуманитарный институт

Кафедра истории России, мировых и региональных цивилизаций

УТВЕРЖДАЮ

И.о. заведующего кафедрой

 Д. Н. Гергилев

подпись инициалы, фамилия


« 15 » июня 2022 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

**Влияние Красноярской железной дороги на население и экономику
края в годы Великой Отечественной войны**

46. 04. 01 – История

46. 04. 01. 03 – Отечественная история

Руководитель  - 15.06.2022 г. к.и.н., доцент Б. Е. Андусев

подпись, дата

Выпускник  15.06.22 г.

подпись, дата

А. В. Леопа

Рецензент  15.06.22 г.

д.и.н., профессор З. Ю. Доржу

подпись, дата

Красноярск 2022