

# ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

## Отечественная история

УДК 94(571.1)

DOI 10.37386/2413-4481-2023-4-82-87

Надежда Яковлевна Артамонова

*Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, г. Абакан, Россия, lazar1918@yandex.ru*

Елена Владимировна Бесчастных

*Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, г. Абакан, Россия, elena15-60@mail.ru*

### МОБИЛИЗАЦИОННАЯ РАБОТА КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР

*Аннотация.* В статье осуществлен историографический обзор исследований о работе железных дорог страны, в том числе Сибири, в период Великой Отечественной войны. Выделены и проанализированы научные публикации в рамках советского и современного периодов отечественной историографии. Основное внимание уделено научным публикациям, посвященным мобилизационной работе Красноярской железной дороги в военные годы. Подчеркиваются важность и актуальность исследуемой темы и обозначены перспективы ее дальнейшего изучения в рамках отечественной историографии.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война; Красноярская железная дорога; мобилизационная работа; историографический обзор.

Nadezhda Ya. Artamonova

*Katanov Khakass State University, Abakan, Russia, lazar1918@yandex.ru*

Elena V. Beschastnykh

*Katanov Khakass State University, Abakan, Russia, elena15-60@mail.ru*

### MOBILIZATION ACTIVITY ON THE KRASNOYARSK RAILWAY DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR: A HISTORIOGRAPHICAL REVIEW

*Abstract.* The paper presents a historiographical review of studies concerning the operation of Russian railroads (including Siberian railroads) during the Great Patriotic War. The authors highlight and analyze academic publications published during Soviet and modern periods of Russian historiography. The focus is placed on academic publications dealing with the mobilization of the Krasnoyarsk railroad in the war years. The paper emphasizes outlines the prospects for further study of the issue and its relevance within the framework of Russian historiography.

*Keywords:* Great Patriotic War; Krasnoyarsk railway; mobilization activity; historiographic review.

История Великой Отечественной войны является одним из самых актуальных и активно изучаемых объектов в отечественной историографии. Однако отдельные вопросы военной истории остаются до настоящего времени слабо исследованными. Огромную роль в достижении Победы над врагом сыграл железнодорожный транспорт Советского государства, который в экстремальных условиях войны обеспечивал потребности фронта и тыла. Это можно отнести и к деятельности Красноярской железной дороги, военно-мобилизационная работа которой способствовала достижению Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Анализ научной литературы показал, что история железнодорожного

транспорта на уровне региональной истории изучена слабо. В связи с этим вопрос о стратегически важной мобилизационной роли железных дорог Сибири, в том числе Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны, требует дальнейшего изучения.

Состояние историографической ситуации зависит, прежде всего, от социально-экономической и политической ситуации в стране, условий развития самой исторической науки. Научную литературу по исследуемой теме можно разделить на два, качественно отличающихся друг от друга, периода: советский и постсоветский. Отметим, что первые публикации (брошюры) о работе железных дорог страны в период Великой Отече-

ственной войны появились уже в военные годы и носили, скорее, агитационно-пропагандистский, нежели научный, характер [1, 2, 3]. Профессор Т. Хачатуров в своей публикации раскрывает роль железнодорожного транспорта во время Первой мировой войны, в годы Гражданской войны, сталинских пятилеток. Особое внимание он уделяет эксплуатации железных дорог в период Великой Отечественной войны. Автор отмечает значение лунинского движения, ставшего «одним из важнейших резервов транспорта» [1, с. 41]. О трудовом подвиге советских железнодорожников в дни Великой Отечественной войны повествует С.Н. Новиков. Он сосредоточил внимание на роли Всесоюзного социалистического соревнования, размах которого, по словам автора, «обеспечил неуклонный рост <...>, повышения качественных показателей транспорта» в военные годы [2, с. 25]. Благодаря стахановско-кривоносовско-лунинскому движению, по его мнению, непрерывно росла производительность труда [2, с. 26].

В послевоенный период были опубликованы работы И.В. Ковалева [4], А.Г. Напорко [5] и др., в которых также отмечался высокий патриотический подъем железнодорожников, их самоотверженный труд в период Великой Отечественной войны.

Значительный интерес вызывает ряд трудов д-ра ист. наук Г.А. Куманева по истории железнодорожного транспорта СССР в предвоенные и военные годы. Одним из первых историков страны он защитил кандидатскую (1950) и докторскую (1971) диссертации по истории железнодорожного транспорта СССР в период Великой Отечественной войны [6, с. 8]. Впоследствии материал диссертаций Г.А. Куманевым был обобщен и использован в ряде статей и монографиях, посвященных истории железнодорожного транспорта СССР в военные годы [7, 8]. Автор раскрывает задачи по обеспечению тыла и фронта, проблемы и трудности в мобилизационной работе железнодорожного транспорта на каждом этапе войны. Труды Г.А. Куманева написаны на основе солидной источниковедческой базы, в научный оборот введены новые архивные документы. В соответствии с советской методологической традицией центральное место в его книгах занимает руководящая и организующая роль Коммунистической партии Советского Союза. Отмечая достоинства трудов Г.А. Куманева, следует указать на то, что вне зоны внимания автора остались некоторые аспекты, касавшиеся недостатков в мобилизационной работе железных дорог, таких как, например, несогласованность в работе управленческого аппарата, отсюда несо-

блюдение графика движения поездов и нарушение в организации перевозок на тыловых и прифронтовых железных дорогах и т. д. Тем не менее работы Г.А. Куманева по сей день вызывают значительный интерес историков и активно используются в научных исследованиях.

Заметным событием в изучении истории железных дорог стала коллективная монография «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», опубликованная под редакцией министра путей сообщения СССР Н.С. Конарева [9]. Для написания работы коллектив авторов использовал фонды как центральных, так и местных архивов 30 железных дорог и управлений МПС, а также воспоминания ветеранов. В книге практически не содержится анализ источников и литературы по теме исследования, однако представлены многочисленные фактические данные, систематизированные в таблицы, что особо ценно, поскольку позволяет не только получить информацию описательного характера, но и выделить определенные тенденции в работе железнодорожного транспорта военного времени. В рамках этого исследования раскрыты примеры героизма железнодорожников на полях сражений и их трудового подвига в тылу. Анализируется участие в военных операциях санитарных поездов, бронепоездов, колонн паровозов особого резерва (ОРКП) Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Отдельные главы посвящены вопросам перестройки управления железнодорожным транспортом в военное время, совершенствованию методов обеспечения перевозок, внедрению передового опыта, организации социалистического соревнования на различных железнодорожных магистралях страны и в масштабе государства в целом.

Первая попытка определить роль Красноярской железной дороги в мобилизационной работе в военный период относится к концу 1950-х гг. В 1957 г. был опубликован внушительный по объему труд «Славное сорокалетие. Из истории Красноярской партийной организации» [10], в котором на основе документов и материалов красноярских архивов, краеведческого музея и периодической печати представлены важнейшие события истории региона за период с 1917 по 1957 гг. Событиям Великой Отечественной войны отведена отдельная глава, в которой раскрыта также и деятельность работников Красноярской железной дороги в осуществлении эвакуации промышленных предприятий из прифронтовых регионов на территорию края и отправке на фронт сибирских дивизий.

В многотомном академическом издании «История Сибири» работа сибирского тыла в годы Великой Отечественной войны представлена комплексно. Военному периоду посвящена вторая глава пятого тома данного издания [11]. В последующем эта глава, существенно переработанная и дополненная новыми материалами, стала основой коллективной монографии «Подвиг земли богатырской» (Сибирь в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) [12]. Коллектив авторов раскрыл самоотверженный труд сибиряков по созданию упорядоченного, слаженного военного производства, по превращению Сибири в один из основных военно-промышленных и продовольственных регионов страны. Большое внимание коллектив авторов уделил военно-мобилизационной работе, перестройке народного хозяйства на военный лад, эвакуации производительных сил, гражданского населения, военных госпиталей в разные районы Сибири. Несколько фрагментов посвящены трудовому подвигу сибиряков-железнодорожников.

Заметным явлением в советской историографии стала монография иркутского ученого И.И. Кузнецова «Восточная Сибирь в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», подготовленная по материалам докторской диссертации [13]. На основе фактического материала, почерпнутого в центральных и сибирских архивах, с привлечением опубликованных источников, автор проанализировал состояние экономики Восточной Сибири в годы войны, то есть промышленность, сельское хозяйство, транспорт, связь, строительство. Особое внимание И.И. Кузнецов уделил трудовой активности труженников тыла, патриотическому движению в помощь фронту, укреплению связи между фронтом и тылом и др. Монография И.И. Кузнецова заняла достойное место в отечественной историографии Великой Отечественной войны.

Мобилизационная работа сибирских железных дорог в военное время получила отражение лишь в небольшом количестве диссертационных исследований, подготовленных в советский период. Основное внимание уделялось партийному руководству работой железнодорожного транспорта отдельных сибирских дорог либо железнодорожного транспорта Восточной Сибири [14, 15]. Работа Красноярской железнодорожной магистрали в годы Великой Отечественной войны не являлась предметом специального научного исследования.

Таким образом, в отечественной историографии советского периода комплексных исследова-

ний по истории железнодорожного транспорта Сибири в годы Великой Отечественной войны в целом и Красноярской железной дороги в отдельности не встречалось. Авторы в своих исследованиях акцентировали внимание преимущественно на положительных результатах работы железных дорог в военное время, выделяя при этом руководящую и организующую роль Коммунистической партии. Тем не менее этот период отечественной историографии характеризовался накоплением знаний и началом изучения истории региональных железных дорог.

С начала 1990-х гг. начался второй период изучения истории железных дорог страны. Это время кардинальных изменений в жизни общества, связанных с развитием гласности, демократизацией и формированием плюрализма мнений по широкому спектру проблем общественно-политической жизни нашего государства. С распадом СССР появилась возможность изучения региональных проблем периода Великой Отечественной войны, рассмотрения их с новых позиций. Тогда были открыты многие архивные документы военного времени с грифом «секретно», что значительно обогатило возможности исследователей. Использование новых архивных источников позволило историкам расширить и разнообразить тематику, сформировать иные теоретические построения исследований. В 1990-е гг. в связи с расширением методологических возможностей исторической науки, формированием новой источниковедческой базы, глубиной охвата и иным прочтением источников началась разработка новых проблем истории железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны.

В первом двадцатилетии XXI в. проблемам функционирования, мобилизационной работы железных дорог разных регионов страны в годы войны посвящен ряд диссертаций [16, 17, 18]. В исследованиях этого периода изучение военно-стратегического, мобилизационного характера как сибирских железнодорожных магистралей в целом, так и Красноярской железной дороги в отдельности еще не стало предметом специальных научных исследований. К этим вопросам обращались либо преимущественно краеведы, либо же работники различных подразделений железных дорог по причинам личного или профессионального интереса. История Восточно-Сибирской железной дороги периода Великой Отечественной войны значительно расширилась благодаря научной и культурно-просветительной деятельности главного хранителя фондов подразделения по сохранению исторического наследия Восточ-

но-Сибирской железной дороги канд. ист. наук А.В. Хобты (г. Иркутск). Им был подготовлен и опубликован большой цикл статей по истории Восточно-Сибирской железной дороги периода Великой Отечественной войны, в которых автор на основе материалов местной периодической печати показал героический трудовой подвиг женщин [19], рассказал об организации работы локомотивных бригад и трудовых подвигах путейцев [20], оценил вклад работников сибирской магистрали в Победу в целом [21]. В 1990-е гг. серьезных исследований по истории железнодорожного транспорта было незначительное количество.

Тогда же появляются публикации, в основном краеведческого характера, где раскрывается вклад Красноярской железной дороги в достижение Победы над врагом. Так, в историко-публицистическом краеведческом исследовании «Красноярск – Берлин, 1941–1945» [22], подготовленном к 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, представлено описание боевых и трудовых подвигов красноярцев. Отдельная глава этого издания посвящена работе Красноярской железной дороги в военные годы. Это и обеспечение грузоперевозок, формирование военно-санитарных поездов и паровозных колонн, сбор средств железнодорожников в поддержку Красной Армии и т. д.

К.В. Карпучин, директор Подразделения по сохранению исторического наследия Красноярской железной дороги, к 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне в статье раскрыл вклад Красноярской железной дороги и ее работников в Победу, представил ранее не опубликованные материалы о трудовом подвиге сибиряков-железнодорожников [23].

В 2017 г. в Красноярске было опубликовано исследование историка, краеведа, ведущего инженера технического отделения Красноярского управления военных сообщений В.В. Овчарова «Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири» [24], посвященные 150-летию образования Службы военных сообщений России. В книге освещаются вопросы возникновения, становления и развития организаций военных сообщений на железнодорожном, внутреннем водном и воздушном транспорте в границах Приенисейской Сибири с 1899 г. по сегодняшний день. Третья часть этого издания содержит сведения из истории Красноярской железной дороги периода 1941–1945 гг., в том числе представлены архивные данные, характеризующие объемы перевозок, что особенно ценно.

В последнее время можно наблюдать увеличение работ по истории железнодорожного транс-

порта в годы Великой Отечественной войны, как с обновленными историческими источниками, так и подготовленными на новой теоретико-методологической основе. Особенно активны в этом историки регионов. Благодаря научным журналам, которые в современный период стали издаваться при университетах, новые теоретические воззрения, позиции ученых стали доступны широкому кругу исследователей.

Так, в ряде статей Е.В. Бесчастных представлен анализ мобилизационной работы Красноярской железной дороги в военные годы [25, 26]. Бесперебойную работу Красноярской железной дороги и снабжение фронта необходимыми грузами обеспечивали так называемые «лунинские методы», которые, по мнению автора, «являлись одним из важнейших оборонных резервов железнодорожного транспорта» [26, с. 76]. Автор не только проанализировал мобилизационную работу Красноярской железной дороги в военные годы, но и указал факторы, повлиявшие на деятельность сибирских железнодорожников в военное время. Отмечая результативность мобилизационной работы Красноярской железной дороги, Е.В. Бесчастных отметила стратегическое значение сибирской магистрали, которая связала западные районы Сибири Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком [26, с. 73].

В последние годы результаты изучения мобилизационной работы Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны представлены в публикации ученых Сибирского федерального университета Е.Н. Гарина, В.П. Леопы и А.В. Леопы [27]. Объективно и взвешенно авторы анализируют различные аспекты работы красноярцев-железнодорожников в военное время: перевозка военных грузов и воинских частей, прием эвакуационных грузов с оборудованием, решение проблемы нехватки кадров, в том числе за счет привлечения женщин и подростков, роль железной дороги в оказании помощи труженикам села в уборке урожая, внедрение технических новшеств и передовых методов труда, лунинское движение.

Значимым событием стал выход первой («Великая Отечественная война в истории Красноярского края», 2021 г.) [28] и второй («Великая Отечественная война в истории Енисейской Сибири», 2022 г.) [29] книг 5-томной коллективной монографии. В данном исследовании всесторонне раскрыта роль жителей региона в достижении общей Победы как на фронте, так и в тылу. В отдельных параграфах первого тома на основе ранее не опубликованных архивных документов

показана работа Красноярской железной дороги по обеспечению нужд фронта и тыла в начальный период Великой Отечественной войны, а также описаны трудности и повседневные проблемы красноярских железнодорожников в 1941 г. [28, с. 167–187]. Второй том содержит развернутый анализ особенностей работы Красноярской железной дороги в 1942 г. по выполнению плана грузоперевозок, решению кадровой проблемы, развитию лунинского движения и других аспектов мобилизационной работы сибиряков-железнодорожников [29, с. 187–197]. Авторы делают вывод о том, что успешному решению основных производственных задач Красноярской железной дороги по перевозке военных и народнохозяйственных грузов способствовали следующие факторы: мобилизация на Красноярскую железную дорогу неработающего населения, членов семей железнодорожников, организация курсов по подготовке работников ведущих специальностей, а также «движение стахановцев военного времени и лунинцев, рационализаторство и изобретательство» [29, с. 197].

Подводя итог изучению региональной историографии по проблеме мобилизационной работы Красноярской железной дороги, отметим, что на протяжении последних десятилетий деятельность железнодорожников в военные годы исследовалась преимущественно краеведами и работниками различных подразделений Красноярской железной дороги. Работа сибирских железнодорожных магистралей в годы Великой Отечественной войны долгое время не была предметом специальных научных исследований. В рамках постсоветского периода изменилось качественное содержание на-

учных публикаций, вырос аналитический уровень исследований. Доступ к ранее засекреченным архивным документам позволил авторам изучить вопросы создания спецформирований НКПС СССР, выявить новые аспекты эвакуационного процесса и подготовки квалифицированных кадров железнодорожников в годы войны. Отечественными учеными были достигнуты значимые результаты в разработке проблемы «война и железнодорожный транспорт».

Однако ряд аспектов работы Красноярской железной дороги в годы Великой Отечественной войны до настоящего времени вовсе не исследовался историками. К их числу относится, например, начальный этап строительства железнодорожной ветки Сталинск – Абакан, осуществляемый в 1941–1942 гг. и положивший начало развитию и расширению сети дорог на территории Хакасской автономной области. Не проанализирована работа станции Абакан в годы Великой Отечественной войны и всего Абаканского участка Красноярской железной дороги в целом.

В отечественной историографии на протяжении двух рассматриваемых периодов (советский и постсоветский) идет процесс накопления знаний по проблеме мобилизационной работы сибирских железнодорожных магистралей в годы Великой Отечественной войны. Отмечая вклад ученых и краеведов в изучение истории железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны, следует указать на то, что работа Красноярской железной дороги в период 1941–1945 гг. не являлась предметом самостоятельного целостного анализа, следовательно, имеет перспективы для дальнейшего изучения.

### Список источников

1. Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Огиз: Госполитиздат, 1943. 47 с. URL: <https://www.booksite.ru/fulltext/hachaturov/text.pdf> (дата обращения: 04.07.2023)
2. Новиков С. Советские железнодорожники в Великой Отечественной войне. М.: Огиз: Госполитиздат, 1945. 35 с. URL: <https://www.booksite.ru/fulltext/182557/text.pdf> (дата обращения: 04.07.2023).
3. Образцов В. Н. Советский железнодорожный транспорт в Отечественной войне. М.: Воен. изд-во Народного комиссариата обороны, 1945. 48 с.
4. Ковалев И. В. Советский железнодорожный транспорт. 1917–1947. М.: Трансжелдориздат, 1947. 111 с.
5. Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М.: Трансжелдориздат, 1954. 287 с.
6. Серазетдинов Б. У. Куманев Георгий Александрович // Гуманитарий: Актуальные проблемы гуманитарной науки и образования. 2016. № 4 (36). С. 8–12.
7. Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. (1941–1945) / Акад. наук СССР. Ин-т истории. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1963. 324 с.
8. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941–1945 / отв. ред. Ю. А. Поляков; АН СССР, Отд-ние истории. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Наука, 1988. 367 с.
9. Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне / подгот. Г. К. Головачев, Г. А. Литвин; под ред. Н. С. Конарева. 2-е изд., доп. М.: Транспорт, 1987. 589 с.
10. Славное сорокалетие: из истории Красноярской партийной организации (1917–1957 гг.) / глав. ред. В. П. Сафронов. Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1957. 647 с.

11. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 5: Сибирь в период завершения строительства социализма и перехода к коммунизму. Л.: Наука, 1969. 472 с.
12. Подвиг земли богатырской (Сибирь в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.) / М. Р. Акулов, В. Т. Анисков, Ю. А. Васильев, И. И. Кузнецов. М.: Мысль, 1970. 364 с.
13. Кузнецов И. И. Восточная Сибирь в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945. Иркутск: Вост.-Сиб. книжное изд-во, 1974. 509 с.
14. Елизаров И. В. Деятельность партийных организаций по обеспечению бесперебойной работы Томской железной дороги в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг.: дис. ...канд. ист. наук. Томск, 1962. 275 с.
15. Лаптев Н. М. Руководство партийных организаций Восточной Сибири работой железнодорожного транспорта в период Великой Отечественной войны: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 1971. 22 с.
16. Мишустин С. П. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг.: По материалам железных дорог Южного направления: автореф. дис. ... канд. ист. наук, Курск, 2006. 27 с.
17. Колесникова Г. Ю. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Оренбург, 2006. 26 с.
18. Тесельская И. П. Железнодорожный транспорт советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны: 1941–1945: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2012. 23 с.
19. Хобта А. В. Женщины на Восточно-Сибирской железной дороге во время Великой Отечественной войны // Культура. Наука. Образование. 2015. № 2. С. 101–109.
20. Хобта А. В. Путьцы Восточно-Сибирской железной дороги в период Великой Отечественной войны // Культура. Наука. Образование. 2016. № 3. С. 50–70.
21. Хобта А. В. Восточно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны // Культура. Наука. Образование. 2017. № 2. С. 68–86.
22. Красноярск – Берлин, 1941–1945 / авт. концепции и ред.-сост. Т. Н. Елинская. Красноярск: Поликор, 2010. 445 с.
23. Карпухин К. В. Так побеждали врага // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 66–69.
24. Овчаров В. В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. Красноярск: [б. и.], 2017. 338 с.
25. Бесчастных Е. В. Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны (по материалам Красноярской железной дороги) // Вестник Хакасского государственного университета им. Н. Ф. Катанова. 2020. № 3 (33). С. 48–43.
26. Бесчастных Е. В. Лунинское движение на Красноярской железной дороге (1941–1942 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2022. № 2. С. 72–77.
27. Гарин Е. Н., Леопа В. П., Леопа А. В. Перестройка на военный лад Красноярской железной дороги в начальный период Великой Отечественной войны (июнь – декабрь 1941 г.) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 4 (46). С. 88–94.
28. Великая Отечественная война в истории Красноярского края: монография: в 5 т. Т. 1. 1941 год / Б. Е. Андюсев, Н. В. Барсукова, Л. Ю. Буданова [и др.]; науч. рук. творч. кол. Е. Н. Гарин. Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2021. 266 с.
29. Великая Отечественная война в истории Енисейской Сибири: в 5 т. Т. 2. 1942 год / Б. Е. Андюсев, Н. Я. Артамонова, Н. В. Барсукова и др.; науч. рук. творч. кол. Е. Н. Гарин. Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2022. 272 с.

*Статья поступила в редакцию 19.07.2023; одобрена после рецензирования 18.09.2023; принята к публикации 29.09.2023.*

*The article was submitted 19.07.2023; approved after reviewing 18.09.2023; accepted for publication 29.09.2023.*