

М. А. Шипович

## РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ РОЛИ НАУЧНЫХ ДОСТИЖЕНИЙ В ВОССТАНОВЛЕНИИ ЭКОНОМИКИ ДОНБАССА В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*После освобождения ряда районов РСФСР, УССР и БССР от немецко-фашистских войск в 1943 г. остро встала проблема восстановления народнохозяйственного потенциала, который в годы оккупации был почти полностью утрачен. В статье проведен анализ научных достижений по восстановлению экономики Донбасса в период Великой Отечественной войны. Представлен вклад представителей отечественной науки в выполнение государственного плана восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1943, 1944 гг. в Донбассе.*

**Ключевые слова:** экономика, план, народное хозяйство, ущерб, промышленность, восстановление, наука, Великая Отечественная война

**Для цитирования:** Шипович, М. А. Ретроспективный анализ роли научных достижений в восстановлении экономики Донбасса в период Великой Отечественной войны / М. А. Шипович // Вести Автомобильно-дорожного института = Bulletin of the Automobile and Road Institute. – 2025. – № 4(55). – С. 86–96. <https://doi.org/10.5281/zenodo.19045912>.

### **Введение**

Великая Отечественная война нанесла колоссальный ущерб экономике СССР, особенно ключевым промышленным регионам, в том числе экономике Донбасса. Несмотря на тяжелейшие условия военного времени, уже в 1943–1944 гг. начался процесс восстановления и развития разрушенных территорий. Важнейшую роль в этом процессе сыграл вклад отечественной науки, представители которой, несмотря на все трудности, активно участвовали в решении текущих задач по восстановлению промышленности Донбасса.

Осмысление тяжелого и героического этапа восстановления и развития промышленного потенциала Донбасса после его освобождения в годы Великой Отечественной войны (1943–1945 гг.), анализ и оценка его результатов позволяют определить стратегические приоритеты развития промышленного потенциала региона на современном этапе в условиях проведения специальной военной операции.

Вопросы, связанные с изучением роли науки в восстановлении промышленности Донбасса в годы Великой Отечественной войны (1943–1945 гг.), нашли свое отражение как в фундаментальных многотомных трудах [1], посвященных истории Украинской ССР, в состав которой входил в годы Великой Отечественной войны Донбасс, так и в монографиях, посвященных проблемам использования научного потенциала страны для победы над фашизмом [2]. Также обширным является пласт литературы, посвященной восстановлению и развитию отдельных отраслей тяжелой промышленности Донбасса в годы Великой Отечественной войны, как например, «История технического развития угольной промышленности Донбасса» А. П. Щербань, В. Д. Алексеенко, С. В. Шухардина [3]. Однако комплексное исследование, в котором бы рассматривалась роль науки в восстановлении всего промышленного потенциала Донбасса в 1943–1945 гг. отсутствует.

**Цель исследования** – ретроспективный анализ роли научных достижений в восстановлении экономики Донбасса в период Великой Отечественной войны (1943–1944 гг.).

### *Ход исследования*

К 14 сентября 1943 г. в результате Донбасской наступательной операции Донбасс был полностью освобожден от оккупантов. Стране был возвращен важный промышленный и угольно-металлургический район.

Перед отступлением из Донбасса немцы стремились оставить после себя «выжженную землю». Быстрое наступление Красной Армии во многом помешало осуществить этот гитлеровский план. Но все же Донбасс после освобождения представлял собой страшную картину разрушения.

Гитлеровцы истребили 468 тыс. и угнали в рабство 350 тыс. советских граждан. Оккупанты нанесли экономике Донецкого региона колоссальный ущерб, исчисляемый около 50 млрд руб. В Донбассе были выведены из строя все крупные электростанции, все 882 шахты были разрушены и затоплены. Полностью были разрушены металлургические, машиностроительные, химические, коксохимические и другие заводы – крупные промышленные гиганты периода довоенных пятилеток [4].

Восстановление требовало не только мобилизации трудовых ресурсов и материальных средств, но и глубоких научных знаний для решения комплекса технических, технологических и организационных проблем.

Основная особенность восстановления Донбасса заключалась в том, что оно началось сразу после освобождения региона, еще во время Великой Отечественной войны. Ключевым стратегическим документом стало постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП (б) от 21 августа 1943 г. «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации». Продолжающаяся война с фашистской Германией диктовала первостепенное внимание к восстановлению тяжелой промышленности. В связи с этим Государственный комитет обороны разработал шесть постановлений по восстановлению тяжелой промышленности и шахт Донбасса в 1942–1945 гг. [3, с. 10].

В 1943 г. Госплан СССР во главе с академиком Н. А. Вознесенским, который с 1943 года был утвержден членом Комитета по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецко-фашистских оккупантов при Совете народных комиссаров СССР, приступил к формированию плана и к координации действий по восстановлению народного хозяйства в освобожденных районах страны. Работники Госплана выезжали на места в целях определения нанесенного ущерба и составления перечня первоочередных восстановительных работ [5].

Государственный план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1944 г. ставил следующие основные задачи: увеличить валовую продукцию промышленности СССР до 145 млрд руб., или на 17 % по сравнению с 1943 г.; обеспечить дальнейший рост военной промышленности, увеличив в 1944 г. валовую продукцию наркоматов танковой, авиационной промышленности, боеприпасов и вооружения до 56,2 млрд руб., или на 16 % по сравнению с 1943 г.; довести добычу угля до 124,8 млн т, выплавку стали – до 12,8 млн т и алюминия – до 95 тыс. т; довести добычу нефти до 20,16 млн т; установить среднесуточную погрузку всех грузов по железным дорогам в размере 54 тыс. вагонов; установить объем капитальных работ по народному хозяйству в размере 27,3 млрд руб., в том числе по областям РСФСР, УССР и БССР, освобожденным от немецкой оккупации – 7,8 млрд руб.; форсировать строительство новых мощностей электростанций, металлургического и топливного комплексов, особенно в Донбассе [6].

К концу 1944 г. в Донбассе намечалось сдать в эксплуатацию 132 основные шахты и построить 50 новых средних шахт.

Деятельность советских ученых, направленная на выполнение государственного плана восстановления и развития народного хозяйства СССР в Донбассе в 1943–1944 гг. осуществлялась по нескольким ключевым направлениям: восстановление угледобывающих, металлургических, машиностроительных, химических, энергетических предприятий и транспортной инфраструктуры.

Научной разработкой возрождения угольной промышленности Донбасса руководили академики А. А. Скочинский, А. М. Терпигорев, Л. Д. Шевяков, восстановлением металлургической, машиностроительной и других отраслей промышленности – академики С. Г. Струмилин, И. П. Бардин, транспорта – академик В. Н. Образцов.

Ученые Академии наук УССР (АН УССР), которая в марте 1944 г. возвратилась на Украину из эвакуации, совместно с учеными Академии наук СССР (АН СССР) разрабатывали программы технического восстановления всех отраслей промышленности Донбасса. Исключительную роль в быстром возрождении металлургической, машиностроительной, электротехнической и других отраслей промышленности Донбасса, как и других освобожденных от оккупантов районов, сыграл коллектив Института электросварки АН УССР, возглавляемый Героем Социалистического Труда академиком АН УССР Евгением Оскаровичем Патонем [7].

### ***1. Восстановление угольной промышленности***

С января 1942 г. научные коллективы, главным образом Институт горного дела АН СССР, начали работы, связанные с восстановлением промышленных объектов угледобывающей отрасли Донбасса. К работам были привлечены научно-исследовательские учреждения Наркомата угольной промышленности СССР и Украинской Академии наук.

Ученые Института горного дела АН СССР под руководством А. А. Скочинского провели научные работы по изысканию наиболее эффективных и экономичных методов быстрой откачки воды и восстановления угольных шахт, восстановления их производственных мощностей, размеров шахтных полей, системы разработки угольных пластов, способов механизации и т. д.

При Наркомате угольной промышленности СССР были созданы: Главное управление по восстановлению Донбасса во главе с наркомом В. В. Вахрушевым и Бюро по составлению генерального плана восстановления шахт Донбасса. В состав Бюро входили ведущие ученые, в том числе академики А. А. Скочинский, Л. Д. Шевяков, член-корреспондент АН СССР А. С. Ильичев, профессора Б. И. Розентреттер, А. О. Спиваковский. Руководил Бюро академик А. М. Терпигорев.

При восстановлении шахт использовались новейшие достижения современной науки и техники. Этому способствовала деятельность при Госплане СССР Института технико-экономической информации, впоследствии преобразованный во Всесоюзный институт научно-технической информации.

Работа ученых легла в основу составления Генерального плана восстановления Донбасса и была использована при реконструкции разрушенных шахт и проектировании нового шахтного строительства.

Когда в сентябре 1943 г. Донбасс был освобожден, туда для решения сложных технических задач были направлены ученые: академик А. М. Терпигорев, сотрудник Института горного дела АН СССР профессор В. И. Геронтьев, группа сотрудников Института горючих ископаемых.

Одним из ведущих направлений развития и совершенствования технологии добычи угля была комплексная механизация производственных процессов. Проблемы этого направления решали Московский горный институт, Днепропетровский горный институт, Донецкий индустриальный институт, Макеевский научно-исследовательский институт и многие другие научные учреждения. Особое внимание уделялось разработке мероприятий, обеспечивающих безопасность работы шахтеров, максимальному использованию автоматизации и замене тяжелого труда шахтеров механизмами и машинами.

В Днепропетровском горном институте профессор Н. С. Поляков создал навалочную машину для лав шахт Донбасса. Профессор В. Б. Уманский усовершенствовал шахтные подъемные механизмы. Профессор К. Н. Шмаргунов создал отбойный молоток, который оказался лучше всех, известных у нас и за границей. Применение врубовых механизмов в

лавах с горизонтальным залеганием и пологим падением пластов позволило значительно увеличить угледобычу и улучшило условия труда.

Новая эра в технологии добычи угля началась с внедрением угольных комбайнов. Они облегчали самые трудоемкие процессы. В 1944–1945 гг. были созданы два комбайна – один для мощных, а другой для тонких угольных пластов. С их помощью можно было комплексно механизировать основные трудоемкие процессы – зарубку, отбойку и навалку угля на конвейер. Применение одного комбайна высвобождало труд 55 шахтеров [2, с. 285–289].

Так, уже в начале 1945 г. Горловский машиностроительный завод выпускал две трети довоенного производства машин и механизмов для угольной отрасли. Было выпущено более 600 врубовых машин, свыше 1 100 насосов и насосных подвесных установок, восстановлено около 60 вентиляторов и изготовлено столько же новых, поставлено шахтам 22 новых металлических шахтных копров и более 25 компрессоров. При этом выпускаемые машины были более совершенные, чем до войны [8].

Труднейшую научно-техническую задачу представляла откачка воды из шахт. К началу восстановительных работ на затопленных участках накопилось около 600 млн куб. м воды, которая к тому же не переставала прибывать. Восстановительные работы подобной сложности и объема никогда ранее не проводились. После Первой мировой войны на северо-востоке Франции на откачку 110 млн т воды с гораздо меньших глубин ушло около 10 лет.

2 августа 1944 г. в Донецком индустриальном институте была создана центральная лаборатория, сотрудники которой занимались данной проблемой. Научным руководителем лаборатории был утвержден заведующий кафедрой горной механики профессор В. С. Пак [9]. Лаборатория решала научно-технические задачи и непосредственно внедряла на шахтах наиболее эффективные методы откачки воды.

В 1944 г. было откачено свыше 368 млн м<sup>3</sup> воды из 145 шахт. Характер и объем работ по откачке воды из затопленных шахт Донбасса беспримечен в мировой практике.

## ***2. Восстановление металлургии и машиностроения***

По мере освобождения советской территории восстановление металлургии и ее сырьевой базы на Юге страны стало делом первостепенной государственной важности. Черная металлургия Юга являлась поставщиком качественного металла для всей промышленности страны.

К решению проблем, связанных с восстановлением южной металлургической базы, были привлечены научные коллективы Академии наук СССР и Академии наук УССР, научно-исследовательские учреждения Народного комиссариата черной металлургии СССР, в том числе Государственный институт проектирования металлургических заводов. Весомым был вклад в восстановление металлургических предприятий ученых Института черной металлургии АН УССР, Украинского научно-исследовательского института черных металлов. Возглавляли эту работу академики И. П. Бардин и С. Г. Струмилин. Ученые подошли к восстановлению металлургии Юга как к комплексной проблеме. В ходе ее проведения постоянно осуществлялись кооперирование исследований и взаимная увязка работ между научными учреждениями, Наркоматом черной металлургии СССР и Госпланом СССР.

Научная реконструкция восстанавливаемой металлургической промышленности Юга включала все важные вопросы подготовки сырья, улучшения доменного и сталеплавильного производства, проката, производства ферросплавов и огнеупорных материалов. Выработанные предложения были переданы в Госплан СССР и Наркомат черной металлургии СССР и являлись научно-технической базой, которая позволила восстановленным предприятиям тяжелой индустрии уже в 1945 г. дать стране 2 122 тыс. т чугуна (или 20 % довоенной продукции), 2 667 тыс. т стали (24 %), 4 277,5 тыс. т железной руды (или 20,1 %) [2, с. 265–266].

Нарком танковой промышленности В. А. Малышев на основании решения Государственного комитета обороны 22 июля 1944 г. составил подробную программу развития

танкостроения на освобожденных территориях Юго-Востока страны. Значимым фактором восстановления полноценной деятельности Юго-Восточной базы танкостроения в 1943–1944 г. стал запуск металлургического завода им. Ильича, который в довоенный период полностью обеспечивал не только выпуск танковой, но и корабельной брони.

В декабре 1943 г. согласно приказу Народного комиссариата тяжелой промышленности № 385с завод им. Ильича приступил к отливке башен танка ИС-2 (нового, более совершенного тяжелого танка, по своим боевым свойствам превосходившего все зарубежные машины аналогичного типа). За 1944 г. завод выпустил 1 107 башен танка ИС-2 (при плане в 1 080 шт.). Также во исполнение постановления Государственного комитета обороны № 6209С от 18.07.1944 г. и приказа Народного комиссариата тяжелой промышленности № 461с от 22.07.1944 г. на заводе была начата организация производства литых башен для нового среднего танка Т-44. В 1944 г. завод им. Ильича изготовил 125 башен танка Т-44 (100 % плана) [10, с. 26].

Для развития теории в танкостроении большое значение имели исследования профессоров А. С. Антонова, Я. Е. Биновича, А. А. Благоднарова, Н. И. Груздева, М. В. Данченко, А. И. Благоднарова, М. К. Кристи, В. Д. Кузнецова, П. С. Плакунова, А. А. Прокофьева, К. А. Сибиренкова и др. Огромный вклад в советское танкостроение внесли такие конструкторы и ученые, как Ж. Я. Котин, М. И. Кошкин, А. А. Морозов, Н. Л. Духов [2, с. 170]. Одним из основоположников научной школы конструирования транспортных дизелей стал И. Я. Трашутин – конструктор-моторостроитель, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Государственных премий СССР, почетный гражданин г. Челябинска. Имя его стоит в ряду самых выдающихся деятелей в области двигателестроения [11, с. 164–165].

### ***3. Развитие химической промышленности***

Потребность в различных взрывчатых веществах и боеприпасах в период войны была огромна. Армии требовались сотни миллионов артиллерийских снарядов, различных мин, ручных гранат, патронов, авиабомб и морских торпед. Их производство надо было обеспечить многими материалами, в создании которых большое участие принимали научные учреждения.

Научно-технический совет по координации и усилению научных исследований в области химии для нужд обороны, созданный 10 июля 1941 г. решением Государственного комитета обороны СССР, имел в своем составе секцию порохов, взрывчатых веществ и боеприпасов, которой руководил проф. Н. М. Жаворонков.

Большой вклад в разработку теории взрыва, химию и технологию порохов и взрывчатых веществ внесли академик И. Н. Семенов, профессора Ю. Б. Харитон, Я. Б. Зельдович, Б. Б. Жуков, К. К. Андреев, А. Я. Апин, А. С. Бакаев, А. А. Шмидт, Л. И. Багал, А. Г. Горет, А. П. Законщиков, Г. К. Клименко, И. М. Нейман, А. Е. Скориус, Д. И. Гальперин, Ф. А. Баум, И. И. Эйтингон, Е. Ю. Орлова и другие [2, с. 208–209].

В период войны в связи с необходимостью чрезвычайного расширения производства металлургической, химической, авиационной, танковой промышленности и промышленности боеприпасов неизмеримо возросла потребность в кислороде. Академик П. Л. Капица по-новому разрешил проблему получения кислорода в больших количествах. Турбокислородная установка, сконструированная академиком, была самой мощной в мире [2, с. 311].

С 1943 г. развернулись работы по восстановлению химических заводов на Украине, и в первую очередь в Донбассе, где до войны действовали семь крупных химических заводов.

Так, в 1944–1945 гг. был восстановлен Горловский азотно-туковый завод. 18 апреля 1944 г., через семь месяцев после начала восстановительных работ, завод произвел первую продукцию – жидкий кислород. Основным его потребителем стал 1-й Украинский фронт. Жидкий кислород использовался для ремонта танков. Рядом с заводом, прямо на поле, приземлялись самолеты и забирали баллоны – 60 шт. ежедневно. Но этого военным не хватало, поэтому они торопили горловских азотчиков с вводом второй очереди предприятия. Тем не менее, это была первая трудовая победа коллектива завода [12, с. 87–94].

Профессорско-преподавательский состав химико-технологического факультета Донецкого индустриального института под руководством профессора И. Е. Коробчанского работал над повышением коксующихся свойств газовых углей красноармейского месторождения, а профессор Н. Н. Рождественский – над вопросом воздействия кислорода на фенол.

#### **4. Энергетика**

Восстановление энергетической базы явилось одной из основных задач восстановления промышленности Донбасса. В апреле 1944 г. Государственный комитет обороны принял решение «О введении новых мощностей на электростанциях в 1944 г.», в котором много внимания уделялось освобожденным областям УССР. В разгар войны конструкторские бюро заводов энергетического машиностроения, эвакуированных на Урал, уже занимались разработкой нового оборудования для электростанций Донбасса.

Так, на Ленинградском металлическом заводе, конструкторское бюро паровых турбин которого было размещено в г. Верхняя Салда, под руководством ведущего специалиста по паровым турбинам М. И. Гринберга были проведены работы по конструированию серии новых паровых турбин высокого давления. Его и главного инженера конструкторско-монтажного бюро завода М. Н. Бушуева называют основоположниками современного советского турбостроения.

Такие же задачи стояли и перед крупнейшим электротехническим заводом страны «Электросила». Трудящиеся ленинградского завода, несмотря на исключительно тяжелые условия блокады, первыми начали строить мощные турбогенераторы для восстанавливаемых электростанций Донбасса в 1943 г. За годы войны они изготовили 15 турбогенераторов для Шахтинской, Зуевской, Кадиевской и других электростанций. Общая энергетическая мощность агрегатов, полученных за годы войны Донбассом от рабочих Ленинграда, почти равна мощности генераторов Днепрогэса. Памятником истории стали надпись на генераторе электростанции Макеевского металлургического завода: «Трудящимся Макеевки от рабочих и инженерно-технических работников ленинградского завода «Электросила». Изготовлено во время блокады» и мемориальная доска на одной из стен Сталинского металлургического завода: «Турбогенератор в 5 000 кВт. Сделан в Ленинграде в период блокады» [5, с. 73–74].

#### **5. Развитие транспорта**

В годы войны железнодорожный транспорт был органической частью военного аппарата СССР. В связи с этим на основе постановления Государственного комитета обороны СССР «О восстановлении железных дорог» от 3 января 1942 г. производилось форсированное восстановление ключевых железнодорожных линий страны на освобожденных от врага территориях СССР. Южно-Донецкая и Северо-Донецкая железные дороги относились к таковым, ведь они обслуживали стратегически важный промышленный узел – Донбасс.

Над решением проблем, связанных с работой железных дорог в чрезвычайных условиях, работали известные ученые в области железнодорожного транспорта – академики В. Н. Образцов, С. П. Сыромятников, Г. П. Передерий; члены-корреспонденты Академии наук СССР А. В. Горинов, Б. Н. Веденисов, И. И. Николаев, В. В. Звонков, Т. С. Хачатуров; профессора С. В. Земблинов, Г. К. Евграфов, П. С. Дурново, П. Г. Козийчук, П. В. Бартенев, М. В. Винокуров, М. И. Вахнин, Е. В. Михальцев, В. Д. Никитин, А. М. Бабичков, В. В. Повороженко и др.

В 1943 г. ученые Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта подготовили «Руководство по восстановлению железных дорог». Профессор К. Г. Протасов возглавил технический отдел Главного управления военно-восстановительных работ Народного комиссариата путей сообщения СССР [13, с. 154–160].

Благодаря упорному труду железнодорожников к концу Великой Отечественной войны донецкие магистрали были в основном восстановлены.

К концу войны количество автомобилей в народном хозяйстве страны уменьшилось в 2,7 раза по сравнению с довоенным периодом. Особенно резкое их сокращение произошло на территориях, временно оккупированных противником. Так, на Украине количество автомобилей уменьшилось в 4 раза.

Работникам автомобильного транспорта Украинской ССР надо было фактически начинать с нуля. Количество грузовых автомобилей в народном хозяйстве республики к началу 1944 г. не превышало нескольких сот единиц. Но уже в последующие полтора года их стало значительно больше, а грузооборот каждого автомобиля намного возрос. Сказалась помощь других республик и высокая производительность труда транспортников [1, с. 478–479].

Перестраивалась деятельность головного института отрасли – Научного автотракторного института Народного комиссариата среднего машиностроения СССР. В период Великой Отечественной войны институт занимался военно-техническими разработками. Однако уже в конце 1943 г. научное учреждение было освобождено от выпуска военной продукции и полностью вернулось к научно-исследовательской и экспериментально-конструкторской работе. Таким образом, во время войны перед ведущим научным центром автомобильной промышленности ставились не только ближайшие, но и перспективные задачи.

В данном контексте следует отметить работу академика Е. А. Чудакова. В годы войны Е. А. Чудаков был членом Автомобильно-технического комитета Главного автомобильного управления Красной Армии. Он выезжал на фронт, давал консультации по вопросам использования автомобилей в армии и оказывал непосредственную помощь автомобильным частям. Под его руководством и при активном участии в войсках был организован научный испытательный автомобильный батальон. Этот батальон занимался вопросами использования автомобилей в армейских условиях.

Принципиально важное значение имели работы Е. А. Чудакова для будущего. В частности, работы по перспективным типам автомобилей, хотя и прерывались на некоторое время, но уже в 1942 г., несмотря на сложнейшую обстановку в стране и в столице, были возобновлены в автомобильной лаборатории, а в последующие годы – в Институте комплексных транспортных проблем под руководством члена-корреспондента АН СССР Д. П. Великанова [14, с. 326–353].

На укрепление оборонного потенциала страны, на оказание эффективной помощи фронту в период Великой Отечественной войны была направлена научная деятельность ученых Московского автомобильно-дорожного института. Эта помощь осуществлялась путем проведения исследовательской работы кафедрами института, внедрения результатов научных разработок в производство и строительство, выполнения заданий Наркоматов, а также через написание диссертаций, учебников, монографий, инструкций (технических условий), отражавших научные и практические достижения в области строительства дорог, мостов, транспортных средств, их эксплуатации, ремонта и обслуживания.

Тематика научно-исследовательской работы, проводимой в Московском автомобильно-дорожном институте в сложнейших условиях эвакуации, а затем в Москве, контролировалась Главным управлением шоссейных дорог Народного комиссариата внутренних дел СССР и была подчинена обороне страны. Коллективы кафедр, лабораторий, учебно-производственных мастерских по возможности делали все, чтобы приблизить День Победы. Весомый вклад в наращивание военного потенциала страны внесли В. Ф. Бабков, Н. Н. Иванов, С. М. Полосин-Никитин, Н. В. Орнатский, Е. Е. Гибшман, А. А. Ильюшин, И. Г. Иванов-Дятлов, Н. Р. Брилинг, В. В. Ефремов и другие ученые института [15].

### **Выводы**

В целом успех социально-экономического восстановления Донбасса в 1943–1945 гг. стал возможным, с одной стороны, благодаря единству экономического комплекса Советского Союза, плановому характеру его развития, тесным кооперационным связям между республи-

ками, а с другой – благодаря самоотверженности, творческому труду огромного количества людей. Ученые сыграли ключевую роль в решении сложных задач по восстановлению угольной, металлургической промышленности, энергетики и транспортной инфраструктуры. Были предложены инновационные решения в гидрогеологии, горной инженерии, геологии, металлургии и других областях науки и техники:

- гидрогеология и горная инженерия: разработка методов осушения затопленных шахт, расчеты, подбор оборудования, предотвращение повторного затопления;
- добыча угля: совершенствование технологий добычи в условиях разрушенных выработок, повышение производительности и безопасности труда шахтеров;
- геология: оценка состояния угольных пластов, выявление новых месторождений;
- металлургия: восстановление и наладка оборудования, разработка рекомендаций по использованию сырья и оптимизации процессов;
- энергетика: восстановление электростанций, разработка систем энергоснабжения и внедрение энергосберегающих технологий;
- железнодорожный транспорт: восстановление путей, мостов, станций, разработка методов ускоренного ремонта и оптимизация логистики.

Было восстановлено 28 % горных выработок. В Сталинской области работало 51 предприятие черной металлургии, 12 доменных печей, 36 мартенов, 22 прокатных стана, 60 коксовых батарей. Были восстановлены все 14 электростанций, работавших до войны, более 6 тыс. км станционных дорог Южно-Донецкой и Северо-Донецкой железных дорог, сотни вокзалов, депо, мостов и др. сооружений [4, с. 487].

Без научного подхода быстрое восстановление экономики Донбасса было бы невозможным.

*Работа выполнена за счёт средств федерального бюджета.*

### **Список литературы**

1. История Украинской ССР : в 10 т. Т. 8. Украинская ССР в Великой Отечественной войне Советского Союза (1941–1945) / АН УССР, Институт истории, Институт археологии ; гл. ред. Ю. Ю. Кондуфор ; редкол. : В. И. Клоков [и др.]. – Киев : Наук. думка, 1984. – 639 с.
2. Левшин, Б. В. Советская наука в годы Великой Отечественной войны / Б. В. Левшин. – Москва : Наука, 1983. – 382 с.
3. История технического развития угольной промышленности Донбасса : в 2 т. Т. 1 / [А. П. Щербань, В. Д. Алексеенко, С. В. Шухардин и др.] ; АН УССР, Сектор истории техники и естествознания Института истории, М-во угольной промышленности УССР, Техническое управление ; [гл. ред. и авт. предисл. А. Н. Щербань]. – Киев : Наукова думка, 1969. – 654 с.
4. История (история Донбасса : от древности до современности) / [С. Н. Абуков, А. С. Бобровский, В. К. Гриб и др.] ; Донец. нац. ун-т. ; под общ. ред. Л. Г. Шепко, В. Н. Никольского. – Донецк : ДонНУ, 2018. – 693 с.
5. Фадейкина, Н. В. Николай Вознесенский и другие представители отечественной науки о государственном бюджете, денежном обращении и кредите в годы Великой Отечественной войны / Н. В. Фадейкина, П. А. Новгородов. – Текст : электронный // Сибирская финансовая школа. – 2025. – № 3. – С. 5–17. – URL: <https://doi.org/10.34020/1993-4386-2025-3-5-17> (дата обращения: 03.11.2025).
6. Мозохин, О. Б. Экономическая и политическая деятельность председателя Госплана СССР Н. А. Вознесенского / О. Б. Мозохин. – Текст : электронный // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2024. – № 2. – С. 20–30. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-i-politicheskaya-deyatelnost-predsedatelya-gosplana-sssr-n-a-vozneshenskogo> (дата обращения: 04.11.2025).
7. История рабочих Донбасса : в 2 т. Т. 2. Рабочие Донбасса в период завершения строительства социализма и постепенного перехода к коммунизму / [А. В. Лихолат, Л. А. Беспалова, В. Ф. Близнюк и др.] ; гл. ред. Ю. Ю. Кондуфор ; редкол. : А. В. Лихолат [и др.]. – Киев : Наукова думка, 1981. – 431 с.
8. Шапиро, М. Л. Горловский машиностроительный завод имени С. М. Кирова: Очерки из истории / [М. Л. Шапиро ; Лит. запись : А. И. Ярмаль, А. Я. Винник] ; под ред. В. П. Семисенко. – Донецк : Донбасс, 1971. – 109 с.
9. Рощина, Л. А. Роль Донецкого индустриального института в послевоенном возрождении и развитии Донбасса (1943–1960 гг.) / Л. А. Рощина, Л. В. Борбачева. – Текст : электронный // Вестник Луганского национального университета имени В. Даля. – 2019. – № 2(20). – С. 152–157. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=40102868> (дата обращения: 05.11.2025).

10. Запарий, В. В. Восстановление юго-восточной базы советской танковой промышленности СССР в 1943–1944 гг. / В. В. Запарий, Н. Н. Мельников. – Текст : электронный // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. – 2021. – № 11/2. – С. 23–27. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=47569219> (дата обращения: 06.11.2025).
11. Жеребецкий, П. И. Горловка : научно-публицистические очерки / П. И. Жеребецкий. – 2-е изд., перераб. и доп. – Донецк : Донбасс, 2012. – 532 с.
12. Пеунов, В. К. Мера истины : художественно-документальная повесть / В. К. Пеунов. – Киев : Днипро, 1985. – 143 с.
13. Железнодорожники в Великой Отечественной войне [1941–1945] / [Подгот. Г. К. Головачев, Г. А. Литвин] ; под ред. Н. С. Конарева. – 2-е изд., доп. – Москва : Транспорт, 1987. – 589 с.
14. Рифицкий, Г. П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны (исторический аспект) : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук / Рифицкий Георгий Петрович ; Московский Институт МВД РФ. – Москва, 1999. – 453 с. – URL: <https://warlib.site/rifitskiy/> (дата обращения: 07.11.2025). – Текст : электронный.
15. Приходько, В. МАДИ в годы Великой Отечественной войны : научно-исследовательская деятельность / В. Приходько, А. Стахевич, Н. Шашина. – Текст : электронный // Высшее образование в России. – 2006. – № 5. – С. 86–95. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/madi-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny-nauchno-issledovatel'skaya-deyatelnost> (дата обращения: 24.05.2025).

### References

1. History of the Ukrainian SSR : in 10 volumes. Vol. 8. Ukrainian SSR in the Great Patriotic War of the Soviet Union (1941–1945). USSR Academy of Sciences, Institute of History, Institute of Archeology ; editor-in-chief Yu. Yu. Kondufor; editorial board : V. I. Klovov [et al.]. Kiev : Nauk. dumka, 1984. 639 p. (In Russ.)
2. Levshin B. V. Soviet Science during the Great Patriotic War. Moscow : Nauka, 1983. 382 p. (In Russ.)
3. History of the Technical development of the coal industry of Donbass: in 2 volumes. Vol. 1 [A. P. Shcherban, V. D. Alekseenko, S. V. Shukhardin et al.]; Academy of Sciences of the Ukrainian SSR, Sector of the History of Technology and Natural Science of the Institute of History, Ministry of Coal Industry of the Ukrainian SSR, Technical Directorate; [ed. in chief and author of the foreword A. N. Shcherban]. Kyiv: Naukova Dumka, 1969. 654 p. (In Russ.)
4. History (History of Donbass: from Ancient Times to the Present) [S. N. Abukov, A. S. Bobrovskii, V. K. Grib, et al.]; Donetsk National University; edited by L. G. Shepko, V. N. Nikolskii. Donetsk : DonNU, 2018. 693 p. (In Russ.)
5. Fadeikina N. V. Nikolai Voznesenskii and Other Representatives of Russian Science on the State Budget, Money Circulation and Credit during the Great Patriotic War. N. V. Fadeikina, P. A. Novgorodov. Sibirskaya finansovaya shkola. [Siberian Financial School]. 2025. № 3. Pp. 5–17. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.34020/1993-4386-2025-3-5-17>
6. Mozokhin O. B. Economic and Political Activities of the Chairman of the USSR State Planning Committee N. A. Voznesenskii. Vestnik Samarskogo universiteta. Istoriya, pedagogika, filologiya. [Bulletin of Samara University. History, pedagogy, philology]. 2024. № 2. Pp. 20–30. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-i-politicheskaya-deyatelnost-predsedatelya-gosplana-sssr-n-a-voznensenskogo>
7. History of the Workers of Donbass : in 2 volumes. Vol. 2. Workers of Donbass during the period of completion of the socialism construction and the gradual transition to communism [A. V. Likhohat, L. A. Bespalova, V. F. Bliznyuk, et al.]; ed.-in-chief Yu. Yu. Kondufor; editorial board : A. V. Likhohat [et al.]. Kyiv: Naukova Dumka, 1981. 431 p. (In Russ.)
8. Shapiro M. L. Gorlovka Machine-Building Plant named after S. M. Kirov: Essays on History [M. L. Shapiro; Lit. entry : A. I. Yarmal, A. Ya. Vinnik]; edited by V. P. Semisenko. Donetsk : Donbass, 1971. 109 p. (In Russ.)
9. Roshchina L. A. The Role of the Donetsk Industrial Institute in the Post-War Revival and Development of Donbass (1943–1960) L. A. Roshchina, L. V. Borbacheva. Vestnik Luganskogo natsional'nogo universiteta imeni V. Dal'a. [Bulletin of Luhansk National University named after V. Dahl]. 2019. № 2(20). Pp. 152–157. (In Russ.) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=40102868>
10. Zaparii V. V. Restoration of the Southeastern Base of the Soviet Tank Industry of the USSR in 1943–1944. V. V. Zaparii, N. N. Mel'nikov. Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Gumanitarnye nauki. [Modern Science: Current Problems of Theory and Practice. Series: Humanities]. 2021. № 11/2. Pp. 23–27. (In Russ.) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=47569219>
11. Zherebetskii P. I. Gorlovka: scientific and journalistic essays. 2nd ed., revised and enlarged. Donetsk : Donbass, 2012. 532 p. (In Russ.)
12. Peunov V. K. The Measure of Truth: a fictional documentary story. Kiev: Dnipro, 1985. 143 p. (In Russ.)
13. Railway Workers in the Great Patriotic War [1941–1945] [Prepared by G. K. Golovachev, G. A. Litvin]; edited by N. S. Konarev. 2nd ed., supplemented. Moscow : Transport, 1987. 589 p. (In Russ.)
14. Rifitskii G. P. Development of the Russian Automobile and Road Complex on the Eve of and during the Great Patriotic War (historical aspect): Specialty 07.00.02 “Domestic history” : dissertation for the Degree of Doctor of Historical Sciences. Rifitskii Georgii Petrovich; Moscow Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. Moscow, 1999. 453 p. (In Russ.) URL: <https://warlib.site/rifitskiy/>

15. Prikhodko V. MADI during the Great Patriotic War : Research Activities. V. Prikhodko, A. Stakhevich, N. Shashina. *Vysshee obrazovanie v Rossii*. [Higher education in Russia]. 2006. № 5. Pp. 86–95. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/madi-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny-nauchno-issledovatel'skaya-deyatelnost>

*Статья поступила 10.11.2025*

*© М. А. Шипович, 2025*

*Рецензент: О. И. Черноус, канд. экон. наук, доц.,  
Автомобильно-дорожный институт  
(филиал) ДонНТУ в г. Горловка*

***М. А. Шипович***

**Ретроспективный анализ роли научных достижений в восстановлении экономики Донбасса  
в период Великой Отечественной войны**

Великая Отечественная война нанесла колоссальный ущерб народному хозяйству СССР, особенно Донбассу. Несмотря на тяжелейшие условия, уже в 1943–1944 гг. началось восстановление региона. Отечественная наука сыграла ключевую роль в этом процессе, решая насущные задачи по возрождению Донбасса.

К моменту освобождения, в сентябре 1943 года, Донбасс был разрушен: затоплены шахты, разграблены заводы, парализован транспорт. Восстановление требовало не только ресурсов, но и глубоких научных знаний.

Государственный план восстановления Донбасса предусматривал скорейшее возобновление производства, прежде всего в угольной и металлургической промышленности.

Вклад науки проявлялся по нескольким направлениям:

- гидрогеология и горная инженерия: разработка методов осушения затопленных шахт, расчеты, подбор оборудования, предотвращение повторного затопления. Ученые Академии наук СССР активно участвовали в этих работах;

- добыча угля: совершенствование технологий добычи в условиях разрушенных выработок, повышение производительности и безопасности труда шахтеров;

- геология: оценка состояния угольных пластов, выявление новых месторождений;

- металлургия: восстановление и наладка оборудования, разработка рекомендаций по использованию сырья и оптимизации процессов;

- энергетика: восстановление электростанций, разработка систем энергоснабжения и внедрение энерго-сберегающих технологий;

- железнодорожный транспорт: восстановление путей, мостов, станций, разработка методов ускоренного ремонта и оптимизация логистики.

Великая Отечественная война нанесла огромный урон Донбассу, но благодаря целенаправленным усилиям государства и, особенно, активному участию отечественной науки, регион начал восстанавливаться уже в 1943–1944 годах. Ученые сыграли ключевую роль в решении сложных задач по восстановлению угольной, металлургической промышленности, энергетики и транспортной инфраструктуры, предлагая инновационные решения в гидрогеологии, горной инженерии, геологии, металлургии и других областях науки и техники. Без научного подхода быстрое восстановление Донбасса было бы невозможным.

**ЭКОНОМИКА, ПЛАН, НАРОДНОЕ ХОЗЯЙСТВО, УЩЕРБ, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ, НАУКА, ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА**

***М. А. Shipovich***

**Retrospective Analysis of the Role of Scientific Achievements in the Recovery of the  
Donbas Economy During the Great Patriotic War**

The Great Patriotic War inflicted colossal damage on the national economy of the USSR, especially in Donbass. Despite the most difficult conditions, the restoration of the region began as early as 1943–1944. Domestic science played a key role in this process, solving urgent problems related to the revival of Donbass.

By the time of liberation in September 1943, Donbass had been destroyed: mines had been flooded, factories had been looted, and transport had been paralyzed. Restoration required not only resources, but also deep scientific knowledge.

The state plan for the restoration of Donbass envisaged the rapid resumption of production, primarily in the coal and metallurgical industries.

The contribution of science was carried out in several directions:

- hydrogeology and mining engineering: development of methods for draining flooded mines, calculations, equipment selection, and prevention of re-flooding. Scientists from the USSR Academy of Sciences actively participated in these works;
- coal mining: improvement of mining technologies in conditions of destroyed workings, increasing productivity and safety of miners;
- geology: assessment of the state of coal seams, identification of new deposits;
- metallurgy: restoration and adjustment of equipment, development of recommendations on the use of raw materials and process optimization;
- energy: restoration of power plants, development of energy supply systems and implementation of energy-saving technologies;
- railway transport: restoration of tracks, bridges, stations, development of accelerated repair methods and optimization of logistics.

The Great Patriotic War inflicted enormous damage on Donbass, but thanks to the targeted efforts of the state and, especially, the active participation of domestic science, the region began to recover as early as 1943–1944. Scientists played a key role in solving complex problems related to the restoration of coal, metallurgy, energy, and transport infrastructure, offering innovative solutions in hydrogeology, mining engineering, geology, metallurgy, and other fields of science and technology. Without a scientific approach, the rapid restoration of Donbass would have been impossible.

ECONOMY, PLAN, NATIONAL ECONOMY, DAMAGE, INDUSTRY, RESTORATION, SCIENCE, GREAT PATRIOTIC WAR

#### Сведения об авторе:

##### **Шипович Марина Анатольевна**

Кандидат исторических наук доцент,

заведующий кафедрой «Общественные науки» Автомобильно-дорожного института (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Донецкий национальный технический университет» в г. Горловка, ДНР, Российская Федерация,

SPIN-код РИНЦ: 2762-3954  
 ORCID ID: 0000-0002-8291-9920  
 Телефон: +7 949 331-70-26  
 Эл. почта: m.a.shipovich@mail.ru

#### Author's information:

##### **Shipovich Marina Anatolievna**

Candidate of Historical Sciences, Docent,

Head of the Chair “Social Sciences” of Automobile and Road Institute (Branch) of the Federal State Budget Educational Institution of Higher Education “Donetsk National Technical University” in Gorlovka, DPR, Russian Federation,

RSCI SPIN: 2762-3954  
 ORCID ID: 0000-0002-8291-9920  
 Phone: +7 949 331-70-26  
 Email: m.a.shipovich@mail.ru