

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 1 (78). С. 56–63.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2024. Vol. 1 (78). P. 56–63.

Научная статья
УДК 94(470)“1941/1945”
doi: 10.54398/1818510X_2024_1_56

**РОЛЬ КАСПИЙСКОГО РЕЙДОВОГО ПАРОХОДСТВА «РЕЙДТАНКЕР»
В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НЕФТЕПЕРЕВОЗОК НА СЕВЕРНОМ КАСПИИ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1942 г.**

Белявцев Сергей Владимирович

Астраханский государственный университет имени В. Н. Татищева, г. Астрахань,
Россия

nauka.aonb@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0004-2315-195X>

Аннотация. С позиций сегодняшнего дня представляется актуальным исследование исторического опыта развития транспортных коммуникаций, поскольку неоспоримо их определяющее влияние на укрепление экономики и оборонной мощи страны. Целью работы является исследование на основе архивных материалов и специальной литературы роли Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер» в реализации задач по перевозке нефти и нефтепродуктов на Северном Каспии в первой половине 1942 г. Источниками написания статьи стали нормативно-правовые акты Государственного комитета обороны (ГКО), регулировавшие работу водного транспорта в акватории Северного Каспия и Нижней Волги, опубликованные в сборнике документов и материалов «Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны» и неопубликованная ранее делопроизводственная документация пароходства, извлечённая из фондов Государственного архива Астраханской области (ГААО). Исследование основывается на принципах историзма и объективности, позволяющих избежать искажений при проведении исторического исследования. Применение общенаучных и специальных исторических методов дало возможность выявить сущностные характеристики исследуемой проблемы. В статье приведены меры, принимавшиеся ГКО и пароходством и направленные на улучшение его работы. На основе проведённого исследования формируется вывод об исключительной важности перевозок нефти на Северном Каспии в 1942 г. и ключевой роли пароходства «Рейдтанкер» в их проведении. Однако продолжить начатую работу в полной мере не удалось, так как летом 1942 г. военная обстановка в акватории Северного Каспия и Нижней Волги резко осложнилась.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Государственный комитет обороны, Северный Каспий, навигация, пароходство «Рейдтанкер», Астрахань, нефть, перевозки, Астраханский морской рейд, Нижняя Волга

Для цитирования: Белявцев С. В. Роль Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер» в осуществлении нефтеперевозок на Северном Каспии в первой половине 1942 г. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 1 (78). С. 56–63. https://doi.org/10.54398/1818510X_2024_1_56.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

THE ROLE OF THE CASPIAN OFFSHORE SHIPPING COMPANY "RAIDTANKER"
IN OIL TRANSPORTATION IN THE NORTHERN CASPIAN SEA IN THE FIRST HALF OF 1942

Sergey V. Belyavtsev

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia
nauka.aonb@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0004-2315-195X>

Abstract. From the standpoint of today, it seems relevant to study the historical experience of the development of transport communications, since their decisive influence on strengthening the economy and defense power of the country is undeniable. The purpose of the work is, based on archival materials and special literature, to study the role of the Caspian offshore shipping company "Raidtanker" in the implementation of the tasks of transporting oil and petroleum products in the Northern Caspian Sea in the first half of 1942. The sources for writing the article were the regulations of the State Defense Committee (GKO), which regulated the operation of water transport in the waters of the Northern Caspian Sea and the Lower Volga, published in the collection of documents and materials "Stalingrad Region in the Resolutions of the State Defense Committee" and previously unpublished paperwork documentation of the shipping company, extracted from the funds of the State Archives of the Astrakhan Region (GAAO). The research is based on the principles of historicism and objectivity, allowing to avoid distortions when conducting historical research. The use of general scientific and special historical methods made it possible to identify the essential characteristics of the problem under study. The article presents measures taken by the State Defense Committee and the shipping company itself aimed at improving its work. Based on the study, a conclusion is drawn about the exceptional importance of oil transportation in the Northern Caspian Sea in 1942 and the key role of the Reidtanker shipping company in their implementation. However, it was not possible to continue the work begun in full, since in the summer of 1942 the military situation in the waters of the Northern Caspian Sea and the Lower Volga became sharply complicated.

Keywords: The Great Patriotic War, State Defense Committee, Northern Caspian, navigation, shipping company "Reidtanker", Astrakhan, oil, transportation, Astrakhan sea raid, Lower Volga

For citation: Belyavtsev S. V. The role of the Caspian offshore shipping company "Raidtanker" in oil transportation in the Northern Caspian Sea in the first half of 1942. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2024, no. 1 (78), pp. 56–63. https://doi.org/10.54398/1818510X_2024_1_56.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

С началом Великой Отечественной войны резко возросли потребности Вооруженных сил и оборонной промышленности в продуктах нефтепереработки. Решающее значение приобрёл вопрос создания надёжных логистических цепочек доставки нефти и нефтепродуктов. Одной из важнейших транспортных коммуникаций стала водная.

Крупнейшей топливно-энергетической базой СССР являлся Кавказ. В 1940 г. 71 % добытой в СССР нефти приходился на Бакинский нефтяной район, 14 % – на Грозненский и Майкопский [1, с. 68]. В 1942 г. в Баку было добыто 15,7 млн т нефти, что составило 71,7 % от общей нефтедобычи в СССР [9, с. 224].

До войны основная часть перевозок нефтепродуктов осуществлялась железнодорожным транспортом. С 1913 по 1940 г. объёмы нефти, доставляемые с Кавказа в Астрахань морским путём, возросли в 1,7 раза. Однако за тот же период железные дороги перевозили нефтепродуктов в 5 раз больше [12, с. 135]. После начала войны изменились условия транспортировки нефти. В ноябре 1941 г. Кавказ потерял железнодорожную связь с центром страны [15, с. 53]. Из-за невозможности вывезти готовую продукцию на бакинских нефтяных промыслах скопилось 1 613 тыс. т нефтепродуктов и 573 тыс. т переработанной сырой нефти [10, с. 77]. Поэтому в 1942 г. резко возросло значение Каспийско-Волжского транспортного коридора в снабжении советской промышленности бакинской нефтью и нефтепродуктами.

В отечественной историографии тема нефтеперевозок в акватории Северного Каспия и Нижней Волги в годы Великой Отечественной войны рассматривалась в работах исследователей В. В. Булатова, О. А. Гоманенко [1; 8], С. В. Виноградова, Ю. Г. Ещенко [3], С. Ф. Эдлинского [15] и др., но в основном в контексте деятельности речного транспортного флота на Нижней Волге.

В настоящем исследовании исследуются аспекты организации и осуществления морских перевозок в акватории Северного Каспия. В качестве источниковой базы привлечены материалы Государственного архива Астраханской области (ГААО), которые помогли реализовать поставленную цель. Анализ «Объяснительной записки к Отчёту о работе Каспийского рейдового пароходства по основной деятельности за 1942 г.» и «Годового статистического отчёта по эксплуатационно-экономическим показателями работы флота Каспийского рейдового пароходства за 1942 г.», извлечённых из фонда Р-1069 «ФГУП “Северо-Каспийское морское пароходство службы морского флота” г. Астрахань» ГААО, позволил выявить характер и условия эксплуатационной деятельности флота «Рейдтанкера», помесечные статистические показатели выполнения плана перевозок, объективные и субъективные факторы, повлиявшие на работу пароходства. Изучение содержания «Справки о работе транспортных организаций с 1 января по 10 июня 1942 г.», выявленной в фонде П-6 «Астраханского окружного комитета ВКП(б)», позволило диагностировать проблемы, с которыми столкнулось пароходство «Рейдтанкер» в навигацию 1942 г.

Анализ постановлений ГКО «О вывозе нефтепродуктов из Баку и Грозного в 1942 г.» и «О мерах обеспечения навигации 1942 г. и улучшения портового хозяйства в Каспийском бассейне», опубликованных в сборнике документов и материалов «Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны» и энциклопедическом справочнике «Волго-Каспийский бассейн в 1942–1943 гг.», позволил определить плановые объёмы и направления нефтеперевозок в Северном Каспии в 1942 г., а также выявить намеченные ГКО меры, направленные на совершенствование организации перевозки нефти и нефтепродуктов.

В статье предмет исследования был изучен как самостоятельный элемент экономической системы благодаря структурно-функциональному методу. Метод классификации позволил провести сбор и систематизировать изучаемые источники, выделить основные положения. Статистический метод позволил определить качественные и количественные показатели. Совокупное использование описанных методов позволило реализовать поставленную цель исследования.

Основная часть

В первой половине 1942 г. главным направлением транспортировки нефти стала Астрахань, которая превратилась в крупнейший транспортный хаб, соединявший Каспийскую и Волжскую нефтяные коммуникации. Каспийское государственное нефтеналивное пароходство «Касптанкер» перевозило сырую нефть и нефтепродукты на Астраханский морской рейд. Из танкеров их перегружали на нефтеналивные баржи Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер», которые по мелководному Волго-Каспийскому каналу доставляли нефть и нефтепродукты на нефтепункты в с. Оля и в Астраханский речной порт. Далее они перегружались в цистерны и перевозились по железной дороге или на речные баржи Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер». «Волготанкер» осуществлял их транспортировку вверх по Волге в крупнейшие промышленные центры страны: Сталинград, Саратов, Куйбышев, Горький. Таким образом, пароходство «Рейдтанкер» являлось ключевым звеном в системе Каспийско-Волжского нефтяного транзита, обеспечивавшим его бесперебойную работу.

В 1942 г. для осуществления нефтеперевозок в составе «Рейдтанкера» имелось 30 буксиров и 74 самоходных нефтеналивных баржей [7, л. 45]. Постановлением Государственного комитета обороны (ГКО) от 3 апреля 1942 г. № 837-430 план нефтеперевозок для пароходства «Рейдтанкер» был установлен в размере 10 100 000 т [6, л. 28]. В марте 1942 г. перед началом навигации XI пленум Астраханского окружного комитета

ВКП(б) обсудил вопрос о готовности работников водного транспорта Волго-Каспийского бассейна обеспечить выполнение плана перевозок 1942 г. и поставил задачу досрочно доставлять грузы в пункты назначения [11].

Работа флота «Рейдтанкера» осуществлялась в условиях сложного гидрологического режима дельты Волги и Северного Каспия на трёх эксплуатационных участках, каждый из которых имел свои особенности. Речной участок – Бахтемировский фарватер Волги протяжённостью 40 миль, – имел особенности, свойственные для речного плавания: небольшую ширину, постоянные изменения русла и наносы. Свою специфику плавания имел участок Волго-Каспийского канала протяжённостью 50 миль. Пологие берега и частые штормовые ветры в весенний и осенне-зимний периоды создавали условия в ограниченном водном пространстве для значительных сгонно-нагонных колебаний уровня воды до 1,5 м. Это вызывало трудности для судоходства. На открытом морском участке от выхода Волго-Каспийского канала до Астраханского морского рейда протяжённостью 30–50 миль большую опасность для судов представляли частые волнения моря с высотой волн от 2,5 до 4–5 м [7, л. 45 об.; 2, с. 2–3].

С открытием навигации пароходство столкнулось с серьёзными проблемами. Из-за погодных условий навигация 1942 г. на Северном Каспии началась позже установленных сроков. Сохранявшиеся долгое время холода в низовье Волги привели к тому, что река в устье очистилась ото льда позднее обычного. Первый караван на Астраханский морской рейд был отправлен 5 апреля в 12 ч, тогда как открытие навигации предусматривалось 21 марта. Таким образом, перевозки были начаты с опозданием против установленного срока на 15 суток [7, л. 45 об.].

5 апреля вышли в плавание всего лишь 16 буксиров и 14 барж [15, с. 61]. На тот момент это были все суда, которые мог использовать «Рейдтанкер». В силу резкого похолодания и раннего ледостава в навигацию 1941 г. часть судов пароходства вынуждена была остаться на зимовку в непригодных для этого местах. Во время штормов, находясь в незащищённых бухтах Баутино и Махачкалы, часть судов получила серьёзные повреждения (баржи № 25, 33, «Лок-Батан», «Забрат», «Байчунас»), часть затонула (баржи № 43, 63, 103, 23, 93 и «Бек-Беке») [6, л. 27 об.]. К началу навигации флот пароходства оказался разбросанным по разным пунктам зимовки: Трудфронт, Бирючья Коса, Баутино, Махачкала, Бузан, причём значительная часть барж зимовала в гружёном состоянии. С началом навигации пароходство вынуждено было задействовать часть буксиров на перевозке барж с места зимовок в Астрахань, что привело к задержке приёма танкеров «Касптанкера» на Астраханском морском рейде [7, л. 46 об.].

Низкое качество проведённого судоремонтными предприятиями пароходства зимнего ремонта судов негативно сказалось на их мореходных качествах. Так, на 23 баржах был проведён лишь частичный ремонт (проведена замена привальных брусьев и палубные работы), на 7 – не были установлены кринолины, на 20 – ремонтные работы вообще не производились. 23 баржи имели водопроницаемость, а 7 барж были выпущены в эксплуатацию с отсутствием одного руля, что снижало скорость движения, ухудшало управляемость и увеличивало опасность аварий [5, л. 8].

В первом же рейсе у баржи «Пути», следовавшей за буксиром «Уральск», сломался руль [15, с. 67]. В целом в 1942 г. с судами «Рейдтанкера» произошло 142 аварии, что негативно сказалось на выполнении плановых обязательств пароходства [6, л. 27].

В апреле «Рейдтанкеру» удалось перевести всего лишь 429 322 т нефти вместо 900 000 т согласно плану [7, л. 46]. Навигация на Волге открылась только 21 апреля. К этому времени на астраханских нефтебазах скопилось свыше 1 000 000 т горючего [8, с. 396, 398]. Сложившаяся ситуация ставила под угрозу срыва выполнение плана транспортировки нефти и нефтепродуктов в промышленные центры страны.

В этой связи ГКО принимает решительные меры, направленные на исправление сложившегося критического положения. 12 апреля 1942 г. вышло Постановление ГКО №1578сс «О мерах обеспечения навигации 1942 г. и улучшения портового хозяйства в Каспийском бассейне», 26 апреля 1942 г. Постановление ГКО № 1661

с «О вывозе нефтепродуктов из Баку и Грозного в 1942 г.», в которых был определён комплекс мер, направленных на обеспечение бесперебойной перевозки нефти из основных центров нефтедобычи в порты Астрахани, Красноводска, Махачкалы и Гурьева [4, с. 261–263; 13, с. 395–398].

Особое внимание уделялось организации вывоза нефтепродуктов в Астрахань: из планируемого общего объёма нефтеперевозок на Каспии, составлявшего 14 350 000 т, в Астраханский порт предусматривалось направить 9 400 000 т, т. е. 65,5 % от общего объёма перевозок. В частности, из Баку в Астрахань планировалось направить 8 700 000 т нефтепродуктов, из Махачкалы в Астрахань – 460 000 т, из Красноводска в Астрахань – 140 000 т, из Ширины (поселок, ныне часть г. Атырау) в Астрахань – 100 000 т [1, с. 68].

Для реализации намеченных целей Народный комиссариат морского флота (НКМФ) должен был обеспечить проведение дноуглубительных работ в портах Баку, Махачкала, Красноводск и в Волго-Каспийском канале. Ставилась задача поддерживать глубины в Волго-Каспийском канале не менее 3 м от ординара (средний уровень воды в водоёме) [13, с. 396].

Несмотря на то, что в перевозках участвовал весь Каспийский транспортный флот, тоннажа для транспортировки установленных объёмов не хватало. Поэтому ГКО ставил задачу более рационально использовать имевшиеся на Каспии суда. «Касптанкеру» предписывалось для перевозки нефтегрузов на Астраханском направлении выделить 10 крупнотоннажных, 4 среднетоннажных и 37 мелкотоннажных танкеров и шаланд (небольшая баржа для погрузки и разгрузки крупнотоннажных судов на рейде). В летний период использовать крупнотоннажные танкеры исключительно на линии Баку – Астраханский морской рейд. Пароходству «Рейдтанкер» выделить 23 буксира и 52 нефтеналивные баржи. При этом особое внимание уделялось перевозке светлых нефтепродуктов. С этой целью планировалось использовать на линии Махачкала – Астрахань 5 наливных барж пароходства «Рейдтанкер» [4, с. 261; 13, с. 396–397].

Первые дни навигации показали, что Астраханская контора Главнефтебыва плохо к ней подготовилась. 8 апреля, по приходу первого каравана судов «Рейдтанкера» в Астрахань, 2 баржи с бензином простояли сутки без выгрузки. 14 апреля из-за отсутствия подготовленных ёмкостей в порту уже стояли 5 барж [15, с. 67–68]. Поэтому оптимизация работы по перегрузке нефтепродуктов выходила на первый план. Постановление ГКО от 26 апреля ставило задачу увеличить на 10 %, по сравнению с 1941 г., норму перелива нефтепродуктов из танкеров «Касптанкера» в рейдовые баржи «Рейдтанкера» на Астраханском морском рейде, сократить время перекачки нефтепродуктов из рейдовых барж в Астраханском речном порту до 5 ч за счёт использования одновременно двух перекачечных машин, а в случае отсутствия свободных нефтеёмкостей организовать перекачку нефтепродуктов с рейдовых барж в речные непосредственно с борта на борт в Астрахани и районе островов Могильный и Искусственный [13, с. 397].

Для оперативного руководства организации транспортировки нефти в Астрахань была направлена группа уполномоченных ГКО, возглавляемая членом ЦК ВКП (б), заместителем председателя Комитета партийного контроля М. Ф. Шкирятовым. В состав группы вошли нарком морского флота П. П. Ширшов, нарком речного флота З. А. Шашков и начальник Главнефтебыва СССР Я. С. Широков [8, с. 398].

С тем, чтобы улучшить эффективность руководства нефтеперевозками, заместитель начальника «Рейдтанкера» А. П. Черняк был направлен на время навигации на Астраханский морской рейд (дебаркадер «Донбасс»). Были приняты меры по налаживанию радиосвязи «Рейдтанкера» с Баку и дебаркадером «Донбасс». Организованы контрольные посты наблюдения за движением судов на Волго-Каспийском канале [15, с. 68].

В целях стимулирования выполнения плана нефтеперевозок наркомом морского флота П. П. Ширшовым были изданы приказы № 55 и 130, в которых была разработана система премирования работников пароходства «Рейдтанкер» [7, л. 47 об.].

К июню удалось решить вопрос с ремонтом и в эксплуатацию вступило значительное количество отремонтированных барж. Широко применялся метод ремонта силами экипажей без вывода судов из эксплуатации.

Команды самоходных и несамоходных судов активно участвовали в социалистическом соревновании, борясь за высокие показатели. Паротеплоходы «Уральск», «Фридрих Энгельс», «Урал», «ВЛКСМ», «Колхозник», «Урицкий» и баржи «Шубаны», «Доссор», «Лок-Батан», «Балаханы», № 17, 29 и другие «вышли на передовые места», завоевав переходящие Красные знамёна НКМФ и вымпелы пароходства «Рейдтанкер» [7, л. 47 об.; 48].

Благодаря принятым мерам удалось добиться увеличения объёмов транспортировки нефтепродуктов. Так, в мае судами «Рейдтанкера» было перевезено 950 599 т, в июне – 1 160 482 т, в июле – 1 258 402 т. Однако эти показатели значительно отставали от установленных плановых норм: в мае перевозки составили лишь 67,9 % от плана, в июне – 72 %, в июле – 83,8 % [6, л. 28].

Летом 1942 г. обстановка резко осложнилась в связи с приближением линии фронта к Кавказу и Сталинграду. В ночь на 27 июня был совершён первый авианалёт на Астраханский морской рейд. До закрытия навигации немецкие самолёты нанесли около 300 авиаударов по судам «Рейдтанкера» и «Касптанкера», находившихся на рейде [14, с. 221–222]. Поэтому с августа характер работы флота «Рейдтанкера» претерпел значительные изменения. Объём перевозок на главной линии значительно сократился. Флот переключился на воинские перевозки и эвакуацию оборудования промышленных предприятий и населения из Астрахани. Начиная с сентября «Рейдтанкер» перешёл на работу в Гурьевском направлении, часть судов пароходства была передана «Каптанкеру» для работы в морских портах. И только незначительная часть флота осталась работать на линии Астраханский морской рейд – Астрахань [7, л. 46 об.].

Выводы

Во время Великой Отечественной войны водные коммуникации приобрели важное военно-экономическое значение. С потерей возможности транспортировки бакинской нефти по железной дороге резко возросла значимость Каспийско-Волжского нефтяного транзита. Ключевую роль в функционировании Каспийско-Волжского транспортного коридора играло Каспийское рейдовое пароходство «Рейдтанкер». В первый период навигации 1942 г. транспортировка нефти и нефтепродуктов проходила с большими трудностями, что было обусловлено поздним началом навигации, проблемами с качественным ремонтом судов, отсутствием должной слаженности в работе Каспийско-Волжского нефтяного транзита.

Благодаря принятым ГКО мерам удалось оптимизировать структуру нефтяного транзита, улучшить взаимодействие между его акторами. Пароходство «Рейдтанкер» приняло меры по усилению контроля за движением флота, устранило недостатки в организации ремонтных работ, укрепило трудовую дисциплину, развернуло социалистическое соревнование. К июлю 1942 г. пароходство вышло на плановые показатели нефтеперевозок. Резкое осложнение обстановки в августе 1942 г. вынудило пароходство переключиться с Астраханского на Гурьевское направление.

Список литературы

1. Булатов, В. В. Каспийское море: флот и перевозки в 1942–1943 годах / В. В. Булатов, О. А. Гоманенко // Военно-исторические аспекты жизни Юга России XVII–XXI вв.: вопросы изучения и музеефикации. – Волгоград : Сфера, 2019. – С. 67–73.
2. Бухарицин, П. И. Гидрометеорологическое обследование морских отраслей народного хозяйства на Северном Каспии и Нижней Волге / П. И. Бухарицин. – Москва : Гидрометеопиздат, 1983. – 8 с.

3. Виноградов, С. В. Астрахань в системе Каспийско-Волжского транзита в 1941–1942 гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2020. – № 6. – С. 91–96. – doi: 10.24412/2308-264X-2020-6-91-96.
4. Волго-Каспийский бассейн в 1942–1943 годах / под ред. М. М. Загорулько, О. А. Гоманенко. – Волгоград : Центр информационного и материально-технического обеспечения, 2022. – 384 с.
5. Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). – Ф. П-6. – Оп. 1. – Д. 875.
6. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 87.
7. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 88.
8. Гоманенко, О. А. Накануне битвы за Сталинград: первая половина навигации 1942 года на Волге / О. А. Гоманенко // Известия Саратовского университета. Сер.: История. Международные отношения. – 2019. – Т. 19, вып. 3. – С. 396–400. – doi: 10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400.
9. Гусейнов, И. Роль Бакинской нефти в Победе в Великой Отечественной войне / И. Гусейнов // II Международная научно-практическая конференция, посвящённая 80-летию начала Великой Отечественной войны. – Москва : Российский гос. ун-т нефти и газа им. И. М. Губкина, 2021. – С. 220–229.
10. Иголкин, А. А. Советская нефтяная политика в 1940–1950-м годах. / А. А. Иголкин. – Москва : Ин-т российской истории, 2009. – 323 с.
11. Ильичев, Ф. Больше нефти стране / Ф. Ильичев // Коммунист. – 1942. – 26 марта.
12. Рычков, И. А. Становление и развитие Волжского речного пароходства в 1917–1941 гг. : дис. ... канд. ист. наук / И. А. Рычков. – Нижний Новгород, 2019. – 214 с.
13. Сталинградская область в постановлениях Государственного Комитета Обороны: документы и материалы. – Волгоград : Издатель, 2010. – 680 с.
14. Широкопад, А. Б. Борьба за Каспий и Каспийская флотилия / А. Б. Широкопад. – Москва : Вече, 2016. – 380 с.
15. Эдлинский, С. Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. / С. Ф. Эдлинский. – Москва : Морской транспорт, 1963. – 228 с.

References

1. Bulatov, V. V., Gomanenko O. A. Kaspiyskoe more: flot i perevozki v 1942–1943 godakh [Caspian Sea: fleet and transportation in 1942–1943]. *Voenno-istoricheskie aspekty zhizni Yuga Rossii XVII–XXI vv.: voprosy izucheniya i muzeifikatsii* [Military-historical aspects of life in the South of Russia in the 17th–21st centuries: issues of study and museumification]. Volgograd: Sfera; 2019, pp. 67–73.
2. Buharicin, P. I. *Gidrometeorologicheskoe obsledovanie morskikh otrasley narodnogo khozyaystva na Severnom Kaspii i Nizhney Volgi* [Hydrometeorological Survey of the Maritime Branches of the National Economy in the Northern Caspian and the Lower Volga]. Moscow: Gidrometeoizdat; 1983, 8 p.
3. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. Astrakhan v sisteme Kaspiysko-Volzhskogo tranzita v 1941–1942 gg. [Astrakhan in the system of the Caspian-Volga transit in 1941–1942.]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought]. 2020, no. 6, pp. 91–96. doi: 10.24412/2308-264X-2020-6-91-96.
4. *Volgo-Kaspiyskiy basseyn v 1942–1943 godakh* [The Volga-Caspian basin in 1942–1943]. Ed. by M. M. Zagorulko, O. A. Gomanenko. Volgograd: Information and Logistics Support Center; 2022, 384 p.
5. *State Archive of Astrakhan region*. Found P-6, inventory 1, case 875.
6. *State Archive of Astrakhan region*. Found R-1069, inventory 10, case 87.
7. *State Archive of Astrakhan region*. Found R-1069, inventory 10, case 88.
8. Gomanenko, O. A. Nakanune bitvy za Stalingrad: pervaya polovina navigatsii 1942 goda na Volge [On the eve of the Battle of Stalingrad: the first half of the 1942 navigation on the Volga]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Seriya "Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya"* [News of Saratov University. Series "History. International relationships"]. 2019, vol. 19, iss. 3, pp. 396–400. doi: 10.18500/1819-4907-2019-19-3-396-400.
9. Guseynov, I. Rol Bakinskoy nefti v Pobede v Velikoy Otechestvennoy voyne [The role of Baku oil in the Victory in the Great Patriotic War]. *II Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, posvyashchennaya 80-letiyu nachala Velikoy Otechestvennoy voyny* [II International Scientific and Practical Conference dedicated to the 80th anniversary of the beginning of the Great

Patriotic War]. Moscow: Russian State University of Oil and Gas named after. I. M. Gubkina; 2021, pp. 220–229.

10. Igolkin, A. A. *Sovetskaya neftyanaya politika v 1940–1950-m godakh* [Soviet oil policy in the 1940^s–1950^s]. Moscow: Institute of Russian History; 2009, 323 p.

11. Ilichev, F. Bolshe nefi strane [More oil for the country]. *Kommunist* [Communist]. 1942, March 26.

12. Rychkov, I. A. *Stanovlenie razvitie Volzhskogo rechnogo parokhodstva v 1917–1941 gg.* [Formation and development of the Volga River Shipping Company in 1917–1941]. Cand. hist. sci. diss. Nizhny Novgorod; 2019, 214 p.

13. *Stalingradskaya oblast v postanovleniyakh Gosudarstvennogo Komiteta Oborony: dokumenty i materialy* [Stalingrad region in resolutions of the State Defense Committee: documents and materials]. Volgograd: Izdatel; 2010, 680 p.

14. Shirokorad, A. B. *Borba za Kaspiy i Kaspiyskaya flotiliya* [The struggle for the Caspian Sea and the Caspian Flotilla]. Moscow: Veche; 2016, 380 p.

15. Edlinskiy, S. F. *Kaspiyskiy transportnyy flot v Velikoy Otechestvennoy voyne Sovetskogo Soyuza 1941–1945 gg.* [Caspian Transport Fleet in the Great Patriotic War of the Soviet Union 1941–1945.]. Moscow: Morskoy transport; 1963, 228 p.

Информация об авторе

Белявцев С. В. – аспирант.

Information about the author

Belyavtsev S. V. – postgraduate student.

Статья поступила в редакцию 14.11.2023; одобрена после рецензирования 01.12.2023; принята к публикации 25.12.2023.

The article was submitted 14.11.2023; approved after reviewing 01.12.2023; accepted for publication 25.12.2023.