

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 97–109.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2025. Vol. 4 (85). P. 97–109.

Научная статья
УДК 94(470)“19/...”
doi: 10.54398/1818-510X.2025.85.4.009

КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 ГГ.)

Морозова Оксана Викторовна

Каспийский институт морского и речного транспорта имени генерал-адмирала
Ф. М. Апраксина, г. Астрахань, Россия
daniello2002@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0006-4842-9350>

Аннотация. Тема оценки помощи СССР в годы Великой Отечественной войны от государств, входящих в антигитлеровскую коалицию, является актуальной научной задачей. В статье анализируется значение Каспийского транспортного коридора в 1941–1945 гг. как одного из маршрутов, по которым осуществлялась доставка ленд-лизовских грузов в СССР. Каспийский транспортный коридор являлся частью персидского (трансиранского, южного) маршрута, соединявшего иранские порты с советскими портами – Астраханью, Гурьевым, Махачкалой. Особое значение маршрут приобрел летом 1942 г., когда железные дороги, связывавшие Кавказ с европейской частью России, были перерезаны врагом. Морской путь по Каспию стал важнейшей водной артерией, по которой доставлялись не только грузы от союзников, но и осуществлялась перевозка нефти, вооружения, продовольствия, медикаментов, эвакуация населения. Правительство СССР приняло активные меры по защите каспийских коммуникаций. Силы Каспийской военной флотилии обеспечивали безопасность морских перевозок, в том числе защиту Астраханского морского рейда, где грузы перемещались с морских судов на речные. Транспортная блокада Каспия врагом парализовала бы снабжение фронта и тыла, что могло привести к катастрофе, так как нефть и ленд-лизовские поставки, поступавшие через Каспийский коридор, были жизненно необходимы для военной промышленности страны.

Ключевые слова: Каспийский путь, Каспийский транспортный коридор, ленд-лиз, Персидский транспортный маршрут, Великая Отечественная война, Иран, союзники, Каспийская военная флотилия, Трансиранский транспортный маршрут, Вторая мировая война, Волга

Для цитирования: Морозова О. В. Каспийский транспортный коридор в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 97–109. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.009>.



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

Caspian Transport Corridor in the period of the Great Patriotic War (1941–1945)

Oksana V. Morozova

Caspian Institute of Sea and River Transport named after General-Admiral
F. M. Apraksin, Astrakhan, Russia
daniello2002@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0006-4842-9350>

Abstract. The topic of assessing the assistance provided to the USSR during the Great Patriotic War by the countries of the anti-Hitler coalition is an urgent scientific task. The article analyzes the role of the Caspian Transport Corridor in 1941–1945. This was one of the routes along which lend-

lease cargo was delivered to the USSR. The Caspian Transport Corridor was part of the Persian (Trans-Iranian, Southern) route connecting Iranian ports with the Soviet ports of Astrakhan, Guryev, and Makhachkala. This route acquired particular importance in the summer of 1942 when the railways connecting the Caucasus with the European part of Russia were cut by the enemy. The Caspian Sea route became the most important waterway through which not only cargo from the allies was delivered but also oil, weapons, food, medicine, and the evacuation of people were carried out. The USSR government took active measures to protect Caspian communications. The forces of the Caspian military flotilla ensured the safety of maritime transport including the protection of the Astrakhan sea roadstead where cargo was transferred from sea vessels to river vessels. A transport blockade of the Caspian by the enemy would have paralyzed the supply of the front and rear which would have led to a catastrophe since oil and lend-lease supplies coming through the Caspian corridor were vital for the country's military industry.

Keywords: Caspian route, Caspian transport corridor, lend-lease, Persian transport route, Great Patriotic War, Iran, allies, Caspian military flotilla, Trans-Iranian transport route, World War II, Volga

For citation: Morozova O. V. Caspian Transport Corridor in the period of the Great Patriotic War (1941–1945). *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2025, no. 4 (85), pp. 97–109. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.008> (In Russ.).



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

Введение

Исследование отдельных событий Второй мировой войны является актуальной научной задачей. Одна из тем, которая часто привлекает исследователей, – изучение вклада советского народа в разгром фашистской Германии, оценка значения помощи союзников Советского Союза по антигитлеровской коалиции. Актуальность темы подтверждает и тот факт, что не только историки, но и экономисты, и филологи, и политики обращают пристальное внимание на ее изучение.

Встречаются диаметрально противоположные мнения о вкладе союзников в экономику СССР и общую победу. Основные вопросы, которые исследуются, – это видовая структура грузов и объем поставок в СССР [11; 13; 28; 33; 43]. И даже рассекречивание документов, в том числе переписки глав государств, не привело к единому мнению [30].

В мемуарах, воспоминаниях руководителей и военачальников Советского государства содержится много положительных оценок помощи союзников. Так, А. И. Микоян считал, что «осенью 1941 г. мы все потеряли; если бы не ленд-лиз, не оружие, продовольствие, теплые вещи для армии и другое снабжение, еще вопрос, как обернулось бы дело...» [3, с. 337]; «Без ленд-лиза мы бы наверняка еще год-полтора лишних провоевали» [17, с. 38]. И. В. Сталин, говоря об укреплении антигитлеровской коалиции и развале фашистского блока, отмечал, что «если ко всему этому добавить тот факт, что союзники регулярно снабжают нас разным вооружением и сырьем, то можно сказать без преувеличения, что всем этим они значительно облегчили успехи нашей летней кампании» [38, с. 53].

Ряд исследователей считают, что вклад союзников был масштабным, что помощь в рамках ленд-лиза позволила ускорить победу над фашизмом, а «данные о доле ленд-лиза в советском военном производстве, скорее всего, занижены за счет завышения объемов производства отдельных видов вооружения и боевой техники в СССР» [36; 39]. Отмечается, как выиграла США от помощи государствам, воюющим против Германии: «Огромное значение имела она и для США, так как, укрепляя военную мощь СССР и других стран, Соединенные Штаты, в свою очередь, сумели создать в годы войны одну из мощнейших экономик мира» [41, с. 31].

В работах, посвященных вопросу изучения помощи союзников, анализируются объемы ввозимой техники, вооружения, боеприпасов, продовольствия, указывается

на значение этой помощи, как для армии, так и для населения «Перед нами не стоит цель преувеличивать роль помощи союзников, но поставки в 1942 г. и в последующее время вооружения, горюче-смазочных материалов и другого боевого обеспечения стали вкладом в нашу Победу в 1945 г.» [21, с. 44].

Н. В. Бутенина, автор монографии «Лендлиз: сделка века», отмечает, что «поставки 1941–1942 гг. отчасти помогли спасти положение в производстве в самый критический период, когда большинство отечественных заводов не работали, перебазировавшись на Урал и в Сибирь» [5, с. 117]. И. В. Быстрова в исследовании «Ленд-лиз для СССР: Экономика, техника, люди (1941–1945 гг.)», посвященном процессу организации и осуществления программы поставок по ленд-лизу в СССР в годы Второй мировой войны, делает вывод, что «позитивный эффект поставок по ленд-лизу заключался в том, что они способствовали не только победе СССР и его союзников по антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне, но и восстановлению и модернизации советской экономики с помощью американских материалов и передовой техники» [6, с. 199].

Но существует и другое мнение в изучении вопроса о значении ленд-лиза: «Поставки в СССР в рамках ленд-лиза, налаженные только в начале 1942 г., не покрывали и малой доли тех безмерных затрат человеческих и материальных ресурсов, которые ежедневно и ежечасно приносил в жертву народ СССР во имя общей победы над фашизмом. ... Одновременно изыскивались “моральные предлоги” для проволочек и оттяжек в деле оказания помощи Советскому Союзу по программе ленд-лиза... Трудно сказать, какой была бы эта помощь и была бы она вообще, не окажись дело столь прибыльным» [20, с. 393; 35, с. 49–57].

Мнение иностранных исследователей также расходится. Приведем слова бывшего Госсекретаря США Э. Стеттиниуса, в годы войны возглавлявшего Администрацию ленд-лиза: «Эту помощь невозможно измерить в цифрах. Не существует стандартных оценок, с помощью которых, например, можно было бы сопоставить тысячу погибших русских солдат и тысячу истребителей» [6, с. 434].

Наряду с изучением самих поставок, рассматриваются логистические маршруты, по которым осуществлялись поставки союзников [1; 5; 34; 40], в частности роль Каспийского транспортного коридора в поставках союзной помощи [14; 19; 22; 23; 27; 42]. Эта проблема пересекается с другими важными для исторической науки вопросами, например с ролью Каспийской военной флотилии в исследуемый период [44–46]. Много внимания уделено проблеме перевозок бакинской нефти по Каспийскому транспортному коридору в промышленные районы СССР [4; 8; 47]. В 2025 г. был выпущен сборник «Великая Отечественная война. Юбилейный статистический сборник “Цифры Победы”», в котором проделана большая обобщающая работа, собраны сведения о поставках по группам товаров (в ценах тех лет), в том числе с разбивкой по странам [7, с. 190].

Цель исследования – изучение роли Каспийского транспортного коридора в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.).

Источниковая база исследования представлена комплексом опубликованных законодательных и нормативно-правовых документов, международных договоров, а также приказов и распоряжений центральных органов власти советского правительства – СНК СССР, Государственного комитета обороны, наркомата иностранных дел и др., опубликованных в тематических сборниках материалов

Основная часть

В целях защиты от агрессии фашистской Германии 25 августа 1941 г. началась совместная англо-советская операция «Согласие». На территорию Ирана были введены войска СССР и Великобритании. В Ноте советского правительства правительству Ирана от 25 августа 1941 г. подчеркивалось, что ввод войск не преследует цели захвата территории Ирана, нанесения вреда иранскому народу. Предпринятые Советским Союзом действия были вызваны угрозой, возникшей из-за активности фашистской

Германии на иранской территории. В документе подчеркивалось, что после устранения угрозы для СССР войска будут выведены с территории Ирана [25].

29 января 1942 г. был подписан Договор о союзе между Союзом Советских Социалистических Республик, Великобританией и Ираном. Согласно документу, Москва и Лондон взяли на себя обязательство «Уважать территориальную целостность, суверенитет и политическую независимость Ирана и защищать его всеми имеющимися в их распоряжении средствами против всякой агрессии со стороны Германии и любой другой державы... Не занимать позиции, наносящей ущерб территориальной целостности, суверенитету или политической независимости Ирана, не заключать договоров, идущих в разрез с постановлениями данного договора и консультироваться с Ираном по всем вопросам, затрагивающим его прямые интересы» [12, с. 217–221]. Договор разрешал союзным государствам расположить на иранской территории военные силы. Согласно 3-й статье договора, Иран обязался «обеспечить за союзными государствами неограниченное право использования всех средств коммуникаций по всему Ирану» [12, с. 217–221]. В соответствии с условиями договора, союзные войска «должны быть выведены с иранской территории не позднее шести месяцев после прекращения всех военных действий между союзными государствами и Германией с ее соучастниками» [12, с. 217–221].

Правительство Великобритании с самого начала Великой Отечественной войны указывало на желательность общей с СССР политической линии в отношении Ирана и поднимало вопрос о возможности использования Персидского залива в качестве возможного пути для поставок экономической и военной помощи Советскому Союзу. У. Черчилль писал И. В. Сталину: «По поводу Персии. Наши интересы там заключаются лишь в следующем: во-первых, создание барьера против германского проникновения на Восток; и, во-вторых, устройство сквозного пути для поставок к Каспийскому бассейну» [29, с. 40].

В результате ввода войск территория Ирана стала основной частью персидского коридора (трансиранского) для доставки союзнической помощи (ленд-лиза¹) в СССР. Поставки в Советский Союз вооружения и других материалов по ленд-лизу осуществлялись на основе протоколов, подписанных правительствами СССР, США и Великобритании.

Ассортимент поставляемой продукции был масштабен. Фактически поставки затрагивали все отрасли советской экономики. Номенклатура поставок делилась на несколько основных категорий. Первая включала в себя вооружение и военную технику. Вторая группа состояла из металлов и других материалов. Третья группа охватывала промышленное оборудование: станки, электропечи, кабель, оборудование для горной промышленности, режущие инструменты, измерительные приборы и т. д. Четвертая группа включала товары для нужд армии. Пятая группа состояла из продуктов питания, а также медикаментов [6, с. 199]. Всего с июня 1941 по сентябрь 1945 г. в СССР было направлено «17,5 млн т грузов, при этом доставлено к месту назначения 16,2 млн т (1,3 млн т составили потери при потоплении судов). Общая сумма всех поставок по ленд-лизу в СССР составила 13,2 млрд долл.: США – 11,3 млрд долл. (85,7 %), Великобритания – 1,7 млрд долл. (12,8 %), Канада – 200 млн долл. (1,5 %)» [7, с. 191].

После решения об оказании помощи, встал вопрос о маршрутах, по которым возможны доставки ленд-лизовских грузов. Существовали пять основных маршрутов доставки грузов по ленд-лизу в СССР, которые являлись крупными инженерными проектами, требовавшими координации действий множества специалистов и привлечения значительных материальных ресурсов:

¹ Ленд-лиз – это военно-экономическая помощь союзников антигитлеровской коалиции странам, которые пострадали от фашисткой Германии. Идея помощи была предложена президентом США Ф. Рузвельтом. Закон о ленд-лизе был принят Конгрессом США 11 марта 1941 г.

1. Тихоокеанский маршрут: из Калифорнии в порты Дальнего Востока обеспечил доставку 47 % всех импортных грузов в СССР.
2. Воздушный коридор Аляска – Чукотка (Алсиб): по этому маршруту в СССР было доставлено около 8 тыс. самолетов.
3. Арктический маршрут шел через Норвежское и Баренцево моря в советские порты Архангельск и Мурманск. Это направление сыграло значимую роль в доставке помощи союзников и обеспечило 23 % доставленных грузов.
4. Черноморский маршрут обеспечил 4 % полученной помощи.
5. Трансиранский маршрут (персидский, южный) обеспечил 23,8 % доставленных грузов. Грузы из США, через Тихий и Индийский океаны и Персидский залив следовали до портов Басра (Ирак), Абадан, Бушир, Хоррем-шехр, Бендер-Шахпур (Иран) и далее через Иран в СССР. На доставку грузов по этому «безопасному черному ходу» [26, с. 92] в СССР через Иран уходило 75 дней. Это был самый длительный маршрут. Координировал данный маршрут заместитель председателя СНК СССР А. И. Микоян.

Доставка грузов из Ирана в СССР осуществлялось как по суше, так и по Каспийскому морю. Каспийский транспортный коридор соединил иранские морские порты с советскими портами Астрахань, Гурьев, Махачкала. В начале войны инфраструктура каспийских портов, проходимость железнодорожных путей, состояние морского и речного транспорта исключало функционирование в полном масштабе транспортного коридора.

На всех маршрутах доставки союзнических грузов функционирование системы ленд-лиза требовало огромных усилий от советских и союзных специалистов, обеспечивавших координацию поставок, организацию транспортировки и эффективное распределение грузов. Особое внимание уделялось маскировке портовых сооружений и судов, чтобы затруднить их обнаружение вражеской авиацией. Транспортировка грузов осуществлялась в круглосуточном режиме. Рабочие и инженеры трудились, не зная отдыха, чтобы обеспечить своевременную отправку и прием судов. В портах были развернуты ремонтные базы, где оперативно устранялись повреждения судов и оборудования.

Совместная работа союзников по антигитлеровской коалиции была важным фактором в борьбе против общего врага. Была проведена реконструкция многих инфраструктурных объектов, в том числе железных дорог, морских портов, строительство автодорог и т. д. В модернизации портовой инфраструктуры и обеспечении безопасности перевозок участвовали общими силами. В частности, на трансиранском маршруте были задействованы силы советских военнослужащих и рабочих, представителей военно-транспортной службы Британской Индийской армии. По результатам выполненных работ несколько индийских военнослужащих были награждены советскими орденами [15, с. 9–10]. Силами США были построены новые шоссе и железная дорога в Иране для доставки грузов к границам СССР, а также сборочные авиационные и автомобильные заводы и аэродромы.

Для организации и обеспечения перевозок 7 июня 1942 г. было утверждено Советское транспортное управление в Иране [31, с. 563]. Управление стало частью Народного комиссариата обороны. Начальник управления являлся представителем Советско-Англо-Иранской комиссии по транспортным вопросам Ирана [31, с. 565]. В его обязанности входила коммуникация с английскими и иранскими транспортными военными властями. Начальником Советского транспортного управления в Иране был назначен генерал-майор технических войск А. Н. Королев [32].

Управление включало в себя ряд отделов, в том числе отдел железных дорог, шоссейных дорог и автотранспорта, морского отдела, отдел воздушных путей сообщения. Основными задачами нового ведомства стало строительство и контроль движения на железных и шоссейных дорогах, контроль деятельности северных участков Трансиранской железной дороги, воздушных путей и аэродромов Тегерана, Пехлеви,

Казвина, координирование работы иранских каспийских портов и техническое обслуживание советских судов в портах Персидского залива [31, с. 564].

Советские специалисты столкнулись с необходимостью не только улучшить существующие портовые сооружения на Каспийском море, но и фактически создавать новые, учитывая специфику иранской части береговой линии каспийского побережья и требования к обработке больших объемов грузов. Модернизация портов на Каспии представляла собой масштабный проект, осуществленный силами специально созданного строительного управления Народного комиссариата флота СССР (Наркомфлота) и других советских организаций. Так, с марта по ноябрь 1942 г. были проведены масштабные работы в иранских портах Бендер-Шах, Пехлеви, Ноушехре. Решением Совнаркома 12 ноября 1943 г. Наркомморфлот создал Управление морского порта в Бендер-Шахе, подчиненное «Каспфлоту». Были проведены также реконструкция и расширение советских портов, в том числе в Баку, Астрахани, Гурьеве.

Важную роль в снабжении фронта и тыла горючим, доставке грузов союзников, в перевозке войск, эвакуации и реэвакуации населения и оборудования сыграли моряки трех каспийских пароходств: Каспийского государственного сухогрузного морского пароходства («Каспфлот»); Каспийского государственного нефтеналивного морского пароходства («Касптанкер»); Каспийского рейдового государственного нефтеналивного пароходства («Рейдтанкер»). Имелся также технический флот, подведомственный «Рейдтехфлоту» и «Касптехфлоту», а также многочисленный рыболовецкий флот [9, с. 7]. В составе «Каспара», «Касптанкера» и «Рейдтанкера» в начале войны было 36 сухогрузных пароходов и теплоходов, 58 морских танкеров, 64 буксирных судна и 120 наливных и сухогрузных барж общей грузоподъемностью 432 тыс. т. [24].

Транзит союзнической помощи из Ирана затруднил судоходство в бассейне Каспийского моря. В середине осени 1941 г. из иранских портов стали поступать грузы, которые необходимо было транспортировать в порты Красноводск и Баку. Из-за катастрофичной нехватки тоннажа ГКО СССР дал разрешение «Каспфлоту» брать в аренду малотоннажные суда, и в октябре 1941 г. в советские порты Красноводск и Баку прибыли «туркменки» вместимостью не более 70 т [44, с. 287].

Основной перечень транзитных грузов на Каспийском море в первой половине 1942 г. – каучук, цветные металлы, консервы, сахар, шерсть, мешковина, сизаль, джут, во второй половине 1942 г. – каучук, цветные металлы, сталь, боеприпасы, танки, БТР, артиллерийские тягачи, трубы, станки, машинное оборудование, запчасти, химикаты, рельсы, железнодорожное оборудование [42, с. 92]. По состоянию на август 1942 г. внутренние и внешние перевозки на Каспийском море обеспечивались 238 судами общей грузоподъемностью 500 000 т. [18, с. 50].

Особое значение Каспийский путь приобрел летом 1942 г., так как железные дороги, связывавшие Кавказ с европейской частью России, были перерезаны врагом. Основной поток союзной помощи до августа 1942 г. шел из иранских портов в Баку; после начала битвы за Сталинград грузы пошли в порты Красноводск, Гурьев, Махачкалу. Стремительное продвижение врага к Каспию несло в себе угрозу блокирования Баку как центра советской нефтяной промышленности. Захват Ростова перерезал традиционный железнодорожный маршрут к нефтяным источникам Азербайджана. Пока возводились обходные железнодорожные магистрали в 1942 г., морской путь по Каспию оставался единственной артерией, питавшей юг страны нефтью и грузами ленд-лиза.

В соответствии с Указом Президиума Верховного совета СССР от 14 июля 1941 г., гражданские суда, порты, причалы и прочие объекты водного транспорта подлежали передаче в распоряжение наркоматов Обороны и ВМФ. Речной и морской флот стал частью Военно-морских сил страны. После переоборудования суда были переданы в распоряжение ВМФ, преимущественно пополнив военные флотилии вместе с экипажами. Для транспортировки грузов и людей зачастую был задействован и внутригородской речной транспорт.

Из-за нехватки кораблей, суда, принадлежавшие каспийским пароходствам и рыболовецким предприятиям, были переданы в распоряжение Каспийской военной флотилии (КВФ) [21, с. 127]. 8 августа 1942 г. Каспийская военная флотилия была объявлена действующей. 10 августа 1942 г. Ставка Верховного Главнокомандующего приказала привлечь суда Каспийской флотилии для перевозки войск по Каспийскому морю на участках Астрахань – Махачкала и Красноводск – Баку [44, с. 320]. Флотилия несла ответственность за безопасную транспортировку грузов по морю, а также участвовала в обороне западного побережья Каспийского моря и района астраханского порта. К 1943 г. флот насчитывал 175 кораблей, включая три иранских сторожевых катера [18, с. 50]. Каспийская военная флотилия за 1941–1945 гг. обеспечила транспортировку 25 % от общего объема импортных грузов, которые были перевезены через Персидский залив [10].

Транспортная блокада Каспия означала бы для Советского Союза катастрофу, парализовавшую снабжение фронта и тыла. Нефть, ленд-лизовские поставки были жизненно необходимы для военной промышленности страны, для поддержки боеспособности Советской армии, для обеспечения населения продовольствием. Поэтому правительство приняло активные меры по защите каспийских коммуникаций. Была усилена противовоздушная оборона портов и судов, организовано конвоирование транспортных судов, проводились минные траления.

Силы Каспийской военной флотилии успешно обеспечивали безопасность морских грузоперевозок. С целью защиты нефтеналивных караванов и судов с военным грузом постановлением Сталинградского городского комитета обороны от 23 апреля 1942 г. участок р. Волги Камышин – Астрахань был разделен на три зоны: Астрахань – Владимировка, Владимировка – Сталинград, Сталинград – Камышин [8, с. 94].

Особо важные грузы конвоировались канонерскими лодками, бронекатерами и другими кораблями, имевшими зенитное вооружение. Для обеспечения противовоздушной обороны на каждом участке было организовано патрулирование самолетами-истребителями. На отдельных, наиболее уязвимых участках были установлены зенитные батареи. На судах устанавливались пулеметы для защиты от нападения вражеской авиации; обслуживание зенитного вооружения было возложено на специально сформированные бригады из числа обслуживающего персонала судов [8, с. 94].

Зимой 1941–1942 гг. встала проблема доставки грузов во время зимней навигации Каспия. Перевозка нефтепродуктов, доставка боеприпасов теперь зависела от того, как караваны кораблей смогут пройти Волго-Каспийский канал и астраханский морской рейд, которые были покрыты льдом. Первый ледовый караван, который прошел сквозь льды, состоял из 14 буксиров с баржами во главе с ледоколом «Каспий».

Из-за нехватки судов инженеры «Каспфлота» разрабатывали и внедряли новые способы увеличения грузоперевозок. Так, в начале войны крупнотоннажные шаланды брали танки только на палубу, но со временем люки шаланд были расширены, и танки стали грузить в трюмы – по настилам машины своим ходом шли к переборкам. Стволы танковых пушек мешали полностью использовать трюмные помещения. Моряки прорубали окна в цепные ящики, вводили в них стволы танковых пушек, и танки вставали вплотную к переборкам. Каждая шаланда могла брать в один рейс 59 танков. Перевозились танки и в трюмах теплоходов «Казахстан», «Микоян», «Баксовет», которые имели большие люки [45, с. 75].

Министр иностранных дел фашистской Германии фон Риббентроп заявлял: «Как только будет установлено наше господство над главной коммуникационной артерией – над Волгой, нашему противнику будет нанесен такой удар, от которого он больше не оправится» [16, с. 80]. Понимая стратегическую важность Каспийского моря, немецкое командование предприняло меры для блокады советского судоходства. Немецкая авиация систематически наносила удары по советским транспортным судам и портам на Каспийском побережье. С 20 июня 1942 г. началась бомбардировка дельты Волги и северной части Каспия.

Астраханский морской рейд являлся перевалочным пунктом для товаров ленд-лиза, здесь они перегружались с морских судов на речные. В период с августа по ноябрь 1942 г. он стал центром борьбы с немецкими воздушными силами: «На него обрушилось более 200 налетов. Только в июне 1942 г. немецкая авиация совершила 74 воздушных налета на морской рейд [46, с. 221–222], 46 судов каспийского торгового флота были атакованы самолётами противника, 14 из них погибли. Каспийцы отразили 212 воздушных атак, сбив 6 самолетов врага» [21, с. 131].

За навигацию 1942 г. корабли флотилии провели в конвоях 1 200 судов и барж, доставили 18,5 тыс. лошадей, более 8 тыс. орудий, 4 тыс. автомашин, более 1 тыс. танков и бронемашин, 200 самолетов и другую технику. Через Каспийское море было транспортировано 6,2 тыс. т нефтепродуктов [14, с. 35].

Всего по суше и по морю через трансиранский коридор в период с ноября 1941–1945 г. было перевезено 4 160 000 т (23,8 %) от всего объема ленд-лизозских грузов [18, с. 50]. Судами Каспийской военной флотилии в 1941–1945 гг. было доставлено около 25 % от общего импорта товаров, поставленных союзниками через Персидский залив [10].

Выводы

Транспортные коридоры сыграли важную роль в Великой Отечественной войне, обеспечивая доставку стратегических резервов, эвакуацию материальных ценностей и людей, снабжение промышленных предприятий и населения.

Каспийский транспортный коридор являлся частью персидского маршрута, по которому шли союзнические грузы через Иран в СССР. Организация Каспийского транспортного коридора, по которому из Ирана грузы по морю доставлялись на территорию СССР, требовала координации многих советских служб. Это строительство и модернизация портовой инфраструктуры, обеспечение безопасности. На этих маршрутах была создана сложная логистическая система приема и распределения союзнических грузов, которая должна была наращивать масштабы поставок от союзников и обеспечивать бесперебойную доставку грузов на территорию СССР.

Каспийский транспортный маршрут доставки грузов по ленд-лизу в годы войны имел важное военно-экономическое значение. По Каспию доставлялись не только грузы от союзников, но и осуществлялась перевозка нефти. Это была жизненно важная артерия снабжения страны вооружением, продовольствием, медикаментами, техникой в годы войны. Доставленные по Каспийскому коридору грузы и нефтепродукты обеспечивали, в первую очередь, нужды Северо-Кавказского и Сталинградского фронтов. Каспийский транспортный маршрут сыграл значимую роль в годы войны в обеспечении победы над нацизмом.

Список источников

1. «Аляска – Сибирь – Фронт»: История легендарной авиатрассы : Документы. Комментарии. Воспоминания. 1942–1945 / Авиаци. науч.-техн. центр «АЛСИБ» ; [авт.-сост. В. И. Прянишников]. – Москва : [Б. и.], 2005. – 361 с.
2. Баранов, А. Е. Ленд-лиз. Северные конвои. Стратегическое значение // Военное обозрение. – URL: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html> (дата обращения 25.06.2025).
3. Бережков, В. М. Как я стал переводчиком Сталина / В. М. Бережков. – Москва : ДЭМ, 1993. – 397 с.
4. Булатов, В. В. Каспийское море: флот и перевозки в 1942–1943 гг. / 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
5. Бутенина, Н. В. Ленд-лиз: сделка века / Н. В. Бутенина. – Москва : Высшая школа экономики, 2004 (ООО МАКС Пресс). – 311 с.
6. Быстрова, И. В. Ленд-лиз для СССР: Экономика, техника, люди (1941–1945 гг.) / И. В. Быстрова. – Москва : Кучково поле, 2019. – 480 с.
7. Великая Отечественная война. Цифры Победы / ред. колл.: С. С. Галкин (предс.) [и др.]. – Москва : Федеральная служба государственной статистики, 2025. – 315 с.

8. Виноградов, С. В. Астрахань в системе Каспийско-Волжского нефтяного транзита в 1941–1942 гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2020. – № 6. – С. 91–96.
9. Волжско-Каспийский бассейн в 1942–1943 гг.: обеспечение коренного перелома в войне / под ред. М. М. Загоруйко. – Волгоград : Издатель, 2019. – Т. 1: Боевые навигации на Нижней Волге и Северном Каспии (1942–1943). – 256 с.
10. Государственный архив Астраханской области. – Ф. П-9. – Оп. 1. – Д. 544.
11. Гурина, М. В. Продовольственный ленд-лиз США / М. В. Гурина // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 12–3(62). – С. 52–59.
12. Договор о союзе между Союзом Советских Социалистических Республик, Великобританией и Ираном. 29 января 1942 г. // Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. – Москва : Госполитиздат, 1944. – Т. 1: 22 июня 1941 г. – 31 декабря 1943 г.: Документы и материалы. – 379 с.
13. Краснов, В. Н. Ленд-лиз для СССР. 1941–1945 / В. Н. Краснов, И. В. Краснов. – Москва : Наука, 2008. – 244 с.
14. Красноженова, Е. Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны (1941–1945) / Е. Е. Красноженова // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Гуманитарные и общественные науки. – 2017. – Т. 8, № 3. – С. 27–36.
15. Крысин, М. В. Индийская армия помогала Закавказскому фронту / М. В. Крысин // Военно-исторический журнал. – 2004. – № 3. – С. 9–10.
16. Кузнецов, Н. Г. Курсом к победе / Н. Г. Кузнецов. – Москва : Голос, 2000. – 622 с.
17. Куманёв, Г. А. Рядом со Сталиным: откровенные свидетельства : Встречи, беседы, интервью, документы: В. М. Молотов, А. И. Микоян, Л. М. Каганович, П. К. Пономаренко, Г. К. Жуков, А. М. Василевский, С. М. Буденный, С. К. Тимошенко, А. Е. Голованов, И. Х. Баграмян и др. / Г. А. Куманев; Ин-т рос. истории РАН и др. – Москва : Былина, 1999. – 446 с.
18. Ленд-лиз для СССР / ред. совет: А. Волчков и др. – Москва : И. А. Петерсон, 2009. – 56 с.
19. Магомедханов, В. М. Ленд-лиз: иранский коридор в СССР и курдский вопрос / В. М. Магомедханов // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1–1. – С. 1636.
20. Мальков, В. Л. Путь к имперству: Америка в первой половине XX в. / В. Л. Мальков. – Москва : Наука, 2004. – 603 с.
21. Матишов, Г. Г. Юг. Перелом (лето 1942 – осень 1943 гг.) / Г. Г. Матишов, В. И. Афанасенко, Е. Ф. Кринко, Т. Г. Курбат. – Ростов-на-Дону : Южный научный центр РАН, 2012. – 284 с.
22. Монин, С. М. К вопросу о ленд-лизском транзите через Иран и Каспий в 1941–1942 гг. / С. М. Монин // Великая Победа: в 15 т. / под общ. ред. С. Е. Нарышкина, А. В. Торкунова. – Москва : МГИМО-Университет, 2015. – Т. 11: Сражения за Москву и Сталинград. – С. 193–213.
23. Монин, С. М. 1941 г.: к югу от советских границ / С. М. Монин // Обозреватель. – 2012. – № 1. – С. 108–115.
24. Морской транспорт в годы Великой Отечественной войны. – URL: <https://web.archive.org/web/20201001082021/https://pobeda.mintrans.ru/history/27/> (дата обращения 20.04.2025).
25. Нота Советского Правительства Правительству Ирана от 25 августа 1941 г. // Международные документы Великой Отечественной войны / под ред. проф. Г. Деборина. – [Москва] : Академия, 1943. – Вып. 1: 1941 год. – 109 с.
26. Оришев, А. Б. В августе 1941-го / А. Б. Оришев. – Москва : Вече, 2011. – 315 с.
27. Оришев, А. Б. Красная армия, ленд-лиз и повседневная жизнь иранцев / А. Б. Оришев // Символ науки. – 2016. – № 2–3 (14). – С. 27–29.
28. Пархитко, Н. П. Победа стран антигитлеровской коалиции. Фактор ленд-лиза / Н. П. Пархитко // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. – 2015. – № 2. – С. 57–66.
29. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. / СССР Министерство иностранных дел. – 2-е изд. – Москва : Политиздат, 1986. – Т. 1: Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 – ноябрь 1945 г.). – 462 с.

30. Печатнов, В. О. Переписка И. В. Сталина с Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем в годы Великой Отечественной войны. Документальное исследование : в 2 т. / В. О. Печатнов, И. Э. Магадеев. – Москва : ОЛМА Медиа групп, 2015. – Т. 1. – 656 с. ; – Т. 2. – 768 с.
31. Положение о Советском транспортном управлении в Иране от 7 июня 1942 г. // История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: Документы и материалы. – Москва : Книжный Клуб Книговек, 2020. – Т. 5, ч. 1: Оборонно-промышленный комплекс СССР в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941–1945). – 246 с.
32. Постановление ГКО СССР «О начальнике советского транспортного управления в Иране» № 1648 от 25 апреля 1942 г. // Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 644. – Оп. 1. – Д. 31. – Л. 158 ; Оп. 2. – Д. 54. – Л. 95–96.
33. Примаков, Е. М. Правда о ленд-лизе / Е. М. Примаков // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2015. – Т. 8, № 3 (41). – С. 48–51.
34. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы / [сост.: В. В. Брызгалов, В. А. Любимов, М. Н. Супрун]. – Архангельск : Архангельский фил. Географического о-ва СССР, 1991. – 173 с.
35. Сенявская, Е. С. Роль ленд-лиза и второго фронта во Второй Мировой войне: Мифы и реальность в историографии и политическом дискурсе / Е. С. Сенявская, В. А. Литвиненко // Былые годы. – 2010. – № 2 (16). – С. 49–57.
36. Соколов, Б. В. Правда о Великой Отечественной войне / Б. В. Соколов. – Санкт-Петербург : Алегейя, 1998. – 348 с.
37. Союзники в войне, 1941–1945 / [Д. Рейнолдс, А. Данчев, О. А. Ржешевский и др.] ; отв. ред. [и авт. предисловий] А. О. Чубарьян, У. Ф. Кимболл, Д. Рейнолдс. – Москва : Наука, 1995. – 451 с.
38. Сталин, И. В. О Великой Отечественной войне Советского Союза: [Доклады, речи, выступления и приказы] / И. В. Сталин. – 5-е изд. – Москва : Госполитиздат, 1952. – 208 с.
39. Супрун, М. Н. Значение северных конвоев в организации военно-экономического сотрудничества СССР и союзников в 1941–1945 гг. / М. Н. Супрун // Управленческое консультирование. – 2005. – № 2. – С. 10–19.
40. Супрун, М. Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. / М. Н. Супрун. – Москва : Андреевский флаг, 1997. – 363 с.
41. Тюрина, Е. А. «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 – март 1945 г. / Е. А. Тюрина // Исторический архив. – 2013. – № 5. – С. 31–55.
42. Филиппов, В. В. Из Азербайджана на фронт. История южной трассы ленд-лиза. 1941–1945 / В. В. Филиппов. – Красноярск : Поликор, 2017. – 240 с.
43. Шабельник, Н. В. Роль ленд-лиза в годы великой отечественной войны: современные оценки / Н. В. Шабельник // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2016. – № 1 (63). – С. 196–199.
44. Широкопад, А. Б. Каспий – русское озеро: Великий Волжский путь, большая нефть и большая политика / А. Б. Широкопад. – Москва : АСТ : Хранитель, 2007. – 445 с.
45. Широкопад, А. Б. Российские военные базы за рубежом. XVIII–XXI вв. / А. Б. Широкопад. – Москва : Вече, 2013. – 359 с.
46. Широкопад, А. Б. Борьба за Каспий и Каспийская флотилия / А. Б. Широкопад. – Москва : Вече, 2016. – 380 с.
47. 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. “*Alyaska – Sibir – Front*”: *Istoriya legendarnoy aviatrassy: Dokumenty. Kommentarii. Vospominaniya. 1942–1945* [“*Alaska – Siberia – Front*”: *The history of the legendary air route: Documents. Comments. Memories. 1942–1945*]. Moscow; 2005, 361 p.
2. Baranov, A. E. Lend-Lease. Severnye konvoy. Strategicheskoe znachenie [Lend-Lease. Northern Convoys. Strategic Importance]. *Voennoe obozrenie* [Military review]. Available at: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html> (accessed: 25.08.2025).
3. Berezhkov, V. M. *Kak ya stal perevodchikom Stalina* [How I Became Stalin's Translator]. Moscow: DEM; 1993, 397 p.

4. Bulatov, V. V., Gomanenko, O. A. Kaspiyskoe more: flot i perevozki v 1942–1943 godakh [The Caspian Sea: Fleet and Transportation in 1942–1943]. *Voенно-istoricheskie aspekty zhizni Yuga Rossii XVII–XXI vv.: voprosy izucheniya i muzeifikatsii* [Military and Historical Aspects of Life in Southern Russia in the 17th – 21st Centuries: Issues of Study and Museumification]. Volgograd: Sfera; 2019, pp. 67–73.
5. Butenina, N. V. *Lend-liz: sdelka veka* [Land-Lease: The Deal of the Century]. Moscow: HSE; 2004, 311 p.
6. Bystrova, I. V. *Lend-liz dlya SSSR: Ekonomika, tekhnika, lyudi (1941–1945 gg.)* [Lend-Lease for the USSR: Economy, Technology, and People (1941–1945)]. Moscow: Kuchkovo Pole; 2019, 480 p.
7. *Velikaya Otechestvennaya voyna. Tsifry Pobedy : yubileynny statisticheskiy sbornik* [The Great Patriotic War. Victory Figures: An Anniversary Statistical Collection]. Ed. by S. S. Galkin [et al.]. Moscow: Federal State Statistics Service; 2025, 315 p.
8. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. Astrakhan v sisteme Kaspiysko-Volzhskogo neftyanogo tranzita v 1941–1942 gg. [Astrakhan in the System of the Caspian-Volga Oil Transit in 1941–1942]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern Scientific Thought]. 2020, no. 6, pp. 91–96.
9. *Volzhsko-Kaspiyskiy basseyn v 1942–1943 godakh: obespechenie korenogo pereloma v voyne* [The Volga-Caspian Basin in 1942–1943: Ensuring a Radical Turnaround in the War]. Ed. by M. M. Zagorulko. Volgograd: Izdatel; 2019, vol. 1, 256 p.
10. *State Archives of the Astrakhan Region*. Fund P-9, inventory 1, case 544.
11. Gurina, M. V. Prodovolstvennyy lend-liz SShA [Food Lend-Lease in the USA]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki* [Historical, Philosophical, Political and Legal Sciences, Cultural Studies and Art History. Issues of Theory and Practice]. 2015, no. 12–3 (62), pp. 52–59.
12. Dogovor o soyuze mezhdru Soyuzom Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik, Velikobritaniy i Iranom [The Treaty of Alliance between the Union of Soviet Socialist Republics, Great Britain and Iran]. *Vneshnyaya politika Sovetskogo Soyuza v period Otechestvennoy voyny* [Foreign policy of the Soviet Union during the Patriotic War.]. Moscow: Gospolitizdat; 1944, vol. 1, 379 p.
13. Krasnov, V. N., Krasnov, I. V. *Lend-liz dlya SSSR. 1941–1945* [Lend-Lease for the USSR. 1941–1945]. Moscow: Nauka; 2008, 244 p.
14. Krasnozhenova, E. E. Transiranskiy transportnyy marshrut v period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945) [The Trans-Iranian Transport Route during the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politehnicheskogo universiteta. Gumanitarnye i obshchestvennye nauki* [Scientific and Technical Bulletin of the Saint Petersburg State Polytechnic University. Humanities and Social Sciences]. 2017, vol. 8, no. 3, pp. 27–36.
15. Krysin, M. V. Indiyaskaya armiya pomogala Zakavkazskomu frontu [The Indian Army Helped the Transcaucasian Front]. *Voенно-istoricheskiy zhurnal* [Military History Journal]. 2004, no. 3, pp. 9–10.
16. Kuznetsov, N. G. *Kursom k pobede* [Towards Victory]. Moscow: Golos; 2000, 622 p.
17. Kumanev, G. A. *Ryadom so Stalinym: otkrovennye svidetelstva: Vstrechi, besedy, intervyyu, dokumenty: V. M. Molotov, A. I. Mikoyan, L. M. Kaganovich, P. K. Ponomarenko, G. K. Zhukov, A. M. Vasilevskiy, S. M. Budennyi, S. K. Timoshenko, A. E. Golovanov, I. H. Bagramyan i dr.* [Next to Stalin: candid testimonies: Meetings, conversations, interviews, documents: V. M. Molotov, A. I. Mikoyan, L. M. Kaganovich, P. K. Ponomarenko, G. K. Vasilevsky, S. M. Budyonny, S. K. Timoshenko, A. E. Golovanov, I. H. Bagramyan et al.]. Moscow: Bylina; 1999, 446 p.
18. *Lend-liz dlya SSSR* [Lend-Lease for the USSR]. Ed. council: A. Volchkov et al. Moscow: I. A. Peterson; 2009, 56 p.
19. Magomedhanov, V. M. Lend-liz: iranskiy koridor v SSSR i kurdskiy vopros [Land-Lease: The Iranian Corridor to the USSR and the Kurdish Question]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya* [Modern Problems of Science and Education]. 2015, no. 1–1, p. 1636.
20. Malkov, V. L. *Put k imperstvu: Amerika v pervoy polovine XX veka* [The Path to Imperialism: America in the First Half of the 20th Century]. Moscow: Nauka; 2004, 603 p.
21. Matishov, G. G., Afanasenko, V. I., Krinko, E. F., Kurbat, T. G. *Voyna. Yug. Perelom (leto 1942 – osen 1943 gg.)* [War. South. The Turning point (summer 1942 – autumn 1943)]. Rostov-on-Don: Southern Scientific Center of the RAS; 2012, 284 p.
22. Monin, S. M. K voprosu o lend-lizovskom tranzite cherez Iran i Kaspiy v 1941–1942 godakh [On the issue of Lend-Lease transit through Iran and the Caspian Sea in 1941–1942]. *Velikaya*

Pobeda: v pyatnadtsati tomakh [The Great Victory: in 15 vols]. Ed. by S. E. Naryshkin, A. V. Torkunov. Moscow: MGIMO University; 2015, vol. 11, pp. 193–213.

23. Monin, S. M. 1941 god: k yugu ot sovetskikh granits [South of the Soviet Borders]. *Obozrevatel* [Observer]. 2012, no. 1, pp. 108–115.

24. *Morskoy transport v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Maritime Transport during the Great Patriotic Wars] Available at: <https://web.archive.org/web/20201001082021/https://pobeda.mintrans.ru/history/27/> (accessed: 20.04.2025).

25. Nota Sovetskogo Pravitelstva Pravitelstvu Irana ot 25 avgusta 1941 g. [Note from the Soviet Government to the Government of Iran dated August 25, 1941]. *Mezhdunarodnye dokumenty Velikoy Otechestvennoy voyny* [International Documents of the Great Patriotic War]. Ed. by G. Deborin. Moscow: Academy Publishing House; 1943, iss. 1, 109 p.

26. Orishev, A. B. *V avguste 1941-go* [August 1941]. Moscow: Already; 2011, 315 pp.

27. Orishev, A. B. Krasnaya armiya, lend-liz i povsednevnyaya zhizn irantsev [The Red Army, Lend-Lease, and the Everyday Life of Iranians]. *Simvol nauki* [Symbol of Science]. 2016, no. 2–3 (14), pp. 27–29.

28. Parkhitko, N. P. Pobeda stran antigitlerovskoy koalitsii. Faktor lend-liza [Victory of the Anti-Hitler Coalition Countries. The Lend-Lease Factor]. *Vestnik rossiyского universiteta druzhby narodov. Seriya "Mezhdunarodnye otnosheniya"* [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series "International Relations"]. 2015, no. 2, pp. 57–66.

29. *Perepiska Predsedatelya Soveta Ministrov SSSR s prezidentami SShA i premer-ministrami Velikobritanii vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 gg.* [Correspondence of the Chairman of the Council of Ministers of the USSR with the Presidents of the USA and the Prime Ministers of Great Britain during the Great Patriotic War, 1941–1945]. Moscow: Politizdat, 1986. vol. 1, 462 p.

30. Pechatnov, V. O., Magadeev, I. Ye. *Perepiska I. V. Stalina s F. Ruzveltom i U. Cherkhillom v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Dokumentalnoe issledovanie: v dvukh tomakh* [Correspondence between I. V. Stalin and F. Roosevelt and W. Churchill during the Great Patriotic War. A Documentary Study: in 2 vols]. Moscow: OLMA Media Group; 2015, vol. 1, 656 p.; vol. 2, 768 p.

31. Polozhenie o Sovetskom transportnom upravlenii v Irane. 7 iyunya 1942 g. [Regulations on the Soviet Transport Administration in Iran dated June 7, 1942]. *Istoriya sozdaniya i razvitiya oboronno-promyshlennogo kompleksa Rossii i SSSR. 1900–1963: Dokumenty i materialy* [History of the Creation and Development of the Defense Industry Complex in Russia and the USSR. 1900–1963: Documents and Materials]. Moscow: Knizhnyy Klub Knigovek; 2020, vol. 5, part 1, 246 p.

32. Postanovlenie GKO SSSR № 1648 "O Nachalnike Sovetskogo Transportnogo Upravleniya v Irane" [Resolution No. 1648 of the State Defense Committee of the USSR dated April 25, 1942, "On the Head of the Soviet Transport Administration in Iran"]. *Russian State Archive of Social and Political History*. Fund 644, inventory 1, case 31, p. 158; inventory 2, case 54, pp. 95–96.

33. Primakov, E. M. Pravda o lend-lize [The Truth about Lend-Lease]. *Kontury globalnykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law]. 2015, vol. 8, no. 3 (41), pp. 48–51.

34. *Severnye konvoy: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [The Northern Convoys : research, memoirs, documents]. Ed. by V. V. Bryzgalov, V. A. Lyubimov, M. N. Suprun]. Arkhangelsk: Arkhangelsk branch Geographical Island of the USSR; 1991, 173 p.

35. Senyavskaya, E. S., Litvinenko, V. A. Rol lend-liza i vtorogo fronta vo Vtoroy Mirovoy voyne: Mify i realnost v istoriografii i politicheskom diskurse [The Role of Lend-Lease and the Second Front in the Second World War: Myths and Reality in Historiography and Political Discourse]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2010, no. 2 (16), pp. 49–57.

36. Sokolov, B. V. *Pravda o Velikoy Otechestvennoy voyne* [The Truth about the Great Patriotic War]. Saint Petersburg: Aleteiya; 1998, 348 p.

37. *Soyuzniki v voyne, 1941–1945* [Allies in the War, 1941–1945]. Moscow: Nauka; 1995, 451 p.

38. Stalin, I. *O Velikoy Otechestvennoy voyne Sovetskogo Soyuz* [On the Great Patriotic War of the Soviet Union]. Moscow: Gospolitizdat; 1952, 5th ed., 208 p.

39. Suprun, M. N. Znachenie severnykh konvoev v organizatsii voenno-ekonomicheskogo sotrudnichestva SSSR i soyuznikov v 1941–1945 gg. [The Importance of the Northern Convoys in the Organization of Military-Economic Cooperation between the USSR and the Allies in 1941–1945]. *Upravlencheskoe konsultirovanie* [Management Consulting]. 2005, no. 2, pp. 10–19.

40. Suprun, M. N. Lend-liz i severnye konvoi, 1941–1945 gg. [Land-Lease and the Northern Convoys, 1941–1945]. Moscow: Andreevskiy Flag; 1997, 363 p.

41. Tyurina, E. A. "Narkomvneshtorg schitaet celesoobraznym organizovat zakupochnuyu komissiyu". *Istoriya lend-liza v dokumentakh RGAYe* ["The People's Commissariat for Foreign Trade Considers It Prudent to Organize a Procurement Commission"]. *The History of Lend-Lease in the Documents of the Russian State Archive of Economic History. Fevral' 1942 – mart 1945 g.*. *Istoricheskiy arkhiv* [Historical Archive]. 2013, no. 5, pp. 31–55.
42. Filippov, V. V. *Iz Azerbaydzhana na front. Istoriya yuzhnoy trassy lend-liza. 1941–1945* [From Azerbaijan to the Front. The History of the Southern Lend-Lease Route. 1941–1945]. Krasnoyarsk: Polikor; 2017, 240 p.
43. Shabelnik, N. V. Rol lend-liza v gody Velikoy otechestvennoy voyny: sovremennyye otsenki [The Role of Lend-Lease During the Great Patriotic War: Modern Assessments]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki* [Historical, Philosophical, Political, and Legal Sciences, Cultural Studies, and Art History. Issues of Theory and Practice]. 2016, no. 1 (63), pp. 196–199.
44. Shirokorad, A. B. *Kaspiy – russkoe ozero: Velikiy Volzhskiy put, bolshaya neft' i bol'shaya politika* [The Caspian Sea is a Russian Lake: The Great Volga Route, Big Oil, and Big Politics]. Moscow: AST; Khranitel; 2007, 445 p.
45. Shirokorad, A. B. *Rossiyskie voennye bazy za rubezhom. XVIII–XXI vv.* [Russian Military Bases Abroad. 18th – 21st Centuries]. Moscow: Veche; 2013, 359 p.
46. Shirokorad, A. B. *Borba za Kaspiy i Kaspiyskaya flotiliya* [The Struggle for the Caspian Sea and the Caspian Flotilla]. Moscow: Veche; 2016, 380 p.
47. Edlinsky, S. F. *Kaspiyskiy transportnyy flot v Velikoy Otechestvennoy voyne Sovetskogo Soyuza 1941–1945 gg.* [The Caspian Transport Fleet in the Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945]. Moscow: Morskoy Transport; 1963, 228 p.

Информация об авторе

Морозова О. В. – кандидат исторических наук.

Information about the author

Morozova O. V. – Candidate of Historical Sciences.

Статья поступила в редакцию 28.06.2025; одобрена после рецензирования 12.08.2025; принята к публикации 30.09.2025.

The article was submitted 28.06.2025; approved after reviewing 12.08.2025; accepted for publication 30.09.2025.