

DOI: 10.18721/JHSS.8303  
УДК 94(47).084.8

## **ТРАНСИРАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945)**

**Е.Е. Красноженова**

Астраханский государственный университет, г. Астрахань, Российская Федерация

Исследование нацелено на анализ экономического сотрудничества СССР, США и Великобритании по программе ленд-лиза в период Великой Отечественной войны. Поставки военной техники, боеприпасов, промышленного оборудования и других грузов производились согласно Московскому, Вашингтонскому, Лондонскому и Оттавскому протоколам о снабжении Советского Союза. Одним из важнейших маршрутов ленд-лиза стал трансиранский, по которому поступило около 24 % от общего количества ввезенных в СССР грузов. В их составе значительную роль играли автомобильная техника, оборудование, продовольствие. Данный маршрут являлся одним из самых продолжительных. На Каспийском море суда с военными грузами от союзников подвергались бомбардировкам немецко-фашистской авиации. Взаимодействие СССР, Великобритании и США в Иране было направлено на модернизацию его транспортной сети, строительство новых железных дорог и причалов, создание заводов по сборке ввозимой военной техники. При оценке роли англо-американской военно-технической помощи Советскому Союзу в достижении победы в Великой Отечественной войне необходимо учитывать, что наибольшее количество грузов поступило в СССР уже после коренного перелома в войне. В начальный же период войны (1941–1942 гг.), когда Советский Союз остро нуждался в поддержке союзников, поставки были незначительными (7 % от всего объема ввезенных союзниками грузов). В то же время нельзя недооценивать помощь, поступившую в СССР посредством ленд-лиза, поскольку она сыграла некоторую роль в оснащении Красной армии вооружением и боевой техникой. Военно-экономическое сотрудничество союзных держав стало одним из факторов, обеспечивших победу над фашизмом во Второй мировой войне.

**Ключевые слова:** ленд-лиз; трансиранский маршрут; Иран; союзники; антигитлеровская коалиция; Каспийская военная флотилия; Астраханский морской рейд

**Ссылка при цитировании:** Красноженова Е.Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны (1941–1945) // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8, № 3. С. 27–36. DOI: 10.18721/JHSS.8303

## **PERSIAN TRANSPORT CORRIDOR DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941–1945)**

**E.E. Krasnozhenova**

Astrakhan State University, Astrakhan, Russian Federation

The study aims to analyze the economic cooperation between the USSR, USA and Great Britain via lend-lease during the Great Patriotic War. Deliveries were made in accordance with the Moscow, Washington, London and Ottawa Protocols of supplying the Soviet Union. One of the major routes of the Lend-Lease became the Trans-Iranian Railway via which about 24% of the total cargo was received. Automotive vehicles, machinery and food made up a large part of the cargo passing through the Persian Corridor. This route was one of the longest. Ships carrying military supplies from the Allies via the Caspian Sea were shelled by Nazi aircraft. Interaction of the Soviet Union, Britain and the United States in Iran was aimed at the modernization of its transport network, construction of new railways and docks, creation of assembly plants for imported military equipment. Assessing the Anglo-American military-technical assistance in achieving Victory in the Great Patriotic war, it is necessary to consider that the greatest number of goods in the Soviet Union came after the radical turning point in the war. In the early period of the war, when the Soviet Union desperately needed the support of allies, the initial supply was low. At the same time, we cannot underestimate the help received by the Soviet Union through the lend-lease because it played a certain role in equipping the Red Army with weapons and military equipment. Military and economic cooperation of the allied powers was one of the factors contributing to Victory over fascism in the Second World War.

**Keywords:** lend-lease; Trans-Iranian railway; Iran; allies; anti-hitler coalition; Caspian flotilla; Astrakhan sea raid

**Citation:** E.E. Krasnozhenova, Persian transport corridor during the Great Patriotic War (1941–1945), St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Humanities and Social Sciences, 8 (3) (2017) 27–36. DOI: 10.18721/JHSS.8303

### **Введение**

История Великой Отечественной войны всегда была и остается важнейшим направлением научных исследований. Представления современного общества о событиях 1941–1945 гг. неоднозначны. Всё чаще отрицаются успехи и достижения советского народа на фронте и в тылу, появляются исторические концепции, не соответствующие объективным реалиям военного времени. Продолжаются дискуссии о международном значении Победы, заново оценивается и умаляется вклад СССР и его союзников в разгром фашизма.

Вопросы, связанные с оказанием помощи Советскому Союзу по программе ленд-лиза, в советской историографии не получили достаточного освещения. Эта тема была лишь отрывочно

представлена в работах, посвященных Великой Отечественной войне. Хотя получение помощи от союзников по антигитлеровской коалиции и признавалось авторами исторических работ, но они определяли объемы зарубежных поставок в СССР как незначительные. Так, Н.А. Вознесенский отмечал, что зарубежные поставки составляли только 4 % от объемов промышленного производства, а вооружение доставлялось несвоевременно и было низкого качества [1, с. 74]. Данные показатели зарубежных поставок использовались отечественной историографией вплоть до 1990-х гг.

Введение в научный оборот новых исторических источников в 1990-е гг. придало новый импульс исследованиям военно-экономического сотрудничества СССР, Великобритании

и США в 1941–1945 гг. Ленд-лиз в этот период стал самостоятельным предметом исторических исследований. Появились публикации, освещающие отдельные аспекты сотрудничества союзников, и в их числе основные маршруты доставки грузов.

Учеными были оспорены многие положения советской историографии о ленд-лизе, ими отмечалось немаловажное значение союзных поставок морского и авиационного вооружения, подчеркивалась роль ввозимого продовольствия в обеспечении армии и гражданского населения [2–6]. Проявились работы, посвященные отдельным маршрутам ленд-лиза [См., например: 7], и в частности трансиранскому маршруту доставки союзной помощи [8, 9]. Однако ряд вопросов, связанных с доставкой грузов через Иран, до сих пор еще недостаточно исследованы. Малоизученными остаются, например, проблемы ввоза через Персидский залив некоторых видов оборудования, вооружения и продовольствия, особенности приема и использования грузов в СССР.

Зарубежная историография уделила значительное внимание проблемам ленд-лиза. Одной из первых публикаций на эту тему стала вышедшая в 1944 г. работа руководителя американской администрации программы ленд-лиза Э. Стеттиниуса [10]. Позже за рубежом появился ряд трудов, посвященных особенностям экономического сотрудничества СССР, Великобритании и США в военный период. Популярным направлением научных исследований проблем ленд-лиза на Западе стало изучение отдельных маршрутов доставки союзных грузов.

Особое внимание необходимо уделить публикациям, посвященным изучению трансиранского маршрута. Одна из них — работа В. Моттера [11], в которой исследованы особенности сотрудничества СССР и союзников в Иране, представлены сведения о количестве поступавшей через эту страну военной техники. В монографии Р. Джонса [12] показано военно-экономическое значение американской помощи Советскому Союзу. В этой работе приводятся данные об объемах поставлявшихся товаров, рассматриваются их виды. Оценивая роль ввезенных грузов, Джонс отмечает, что, несмотря на небольшие объемы союзной помощи, все поставленные товары являлись важнейшими стратегическими ресурсами и потому во мно-

гом определили военные успехи Красной армии. Зарубежные исследователи, высоко оценивая значение западной помощи для СССР, рассматривали ее в качестве основной причины успешных военных операций на советско-германском фронте [12–14].

Таким образом, советская историография отводила военным поставкам союзников незначительную роль, в то время как зарубежные исследователи считали, что западная помощь во многом определила победу СССР над фашизмом.

#### **Постановка проблемы и цели исследования**

Программа ленд-лиза стала в период Великой Отечественной войны одним из важнейших инструментов международного сотрудничества СССР, Великобритании и США. Ожесточенные споры в отечественной и зарубежной историографии вызвала оценка роли англо-американской помощи Советскому Союзу в достижении Победы. В основе подобных дискуссий лежат подчас противоположные взгляды на вклад каждой страны — участницы антигитлеровской коалиции в разгром фашизма. Поэтому проблемы военно-экономического сотрудничества союзников в военный период нуждаются сегодня в объективном исследовании.

Достаточно актуальным остается и вопрос о значении отдельных путей доставки союзной помощи. Говоря о поставках по программе ленд-лиза, необходимо отметить актуальность исследования особенностей доставки грузов через Иран. Трансиранский маршрут («персидский коридор», или южный маршрут) приобрел особую актуальность с 1942 г., когда Красной армии требовались военная техника и оборудование для защиты южных нефтеносных районов и обеспечения победы над гитлеровцами в битве за Кавказ и под Сталинградом. Кроме того, с конца 1942 г., в связи с гибелью арктического конвоя PQ-17 и ростом потерь среди англо-американских военных и торговых кораблей на севере, существенно снизились объемы поставок арктическими конвоями, что вынудило союзников активно использовать трансиранский маршрут.

Исследование нацелено на анализ сотрудничества СССР, США и Великобритании по программе ленд-лиза, в том числе на определение роли трансиранского маршрута на разных

этапах Великой Отечественной войны, его значения для Юга России в 1942 г., в период Сталинградской битвы и битвы за Кавказ, оценку состава грузов, доставлявшихся в СССР через Иран, выявление проблем, возникавших у союзников при транспортировке грузов, оценку в целом значения экономической помощи союзников Советскому Союзу для достижения победы в Великой Отечественной войне.

### Методология

Исследование роли программы ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны предполагает выбор определенной теоретической концепции. Научные поиски в рамках обозначенной проблемы определяются использованием конкретно-исторического подхода, основанного на принципах историзма, объективности и системности.

В основе исследования лежит принцип историзма, позволяющий рассмотреть сотрудничество СССР, США и Великобритании в соответствии с конкретной исторической обстановкой, определенной чрезвычайными военными условиями и необходимостью противостоять нацизму.

Важнейшим научным принципом в условиях существования крайне противоположных исторических взглядов на проблему ленд-лиза и его роль в достижении Победы стал принцип объективности, в соответствии с которым исследование основано на приоритете фактов, что позволило не допустить фальсификации исторической правды и избежать какой-либо идеологической заданности.

Принцип системности позволил показать значение трансиранского маршрута в системе ленд-лиза, представить динамику объемов грузов, ввозившихся в рамках союзной помощи через Иран на разных этапах Великой Отечественной войны. При оценке роли трансиранского маршрута в системе ленд-лиза необходимо учитывать не только количественные показатели доставлявшихся грузов. Существенное значение имело качество военного оборудования и материалов, а также своевременность их поставки в СССР.

Вышеуказанные научные принципы и подходы определили выбор конкретных методов исследования. В их числе — историко-сравнительный метод, метод конкретно-историче-

ского анализа документальных источников и литературы, логический и статистический методы. Они позволили всесторонне исследовать взаимодействие СССР и союзников в области реализации программы ленд-лиза, определить особенности использования трансиранского маршрута для доставки союзной помощи.

### Результаты исследования

Закон о ленд-лизе («Закон по обеспечению защиты Соединенных Штатов») был принят конгрессом США 11 марта 1941 г. Согласно закону, американское руководство могло передавать в долг или в аренду другим странам любые материальные ценности в случае, если оборона этих государств соответствовала интересам США. Под материальными ценностями в нем понимались военная техника, оружие, боеприпасы, амуниция, стратегическое сырье, продовольственные товары, предметы повседневного использования для армии и мирного населения, а также информация, имеющая важное стратегическое значение. При этом утраченное или уничтоженное в период боевых действий имущество не подлежало оплате, а уцелевшие и пригодные для мирного времени материалы следовало оплатить в полном или частичном объеме путем погашения долгосрочного кредита, предоставленного США. Сохранившаяся военная техника могла находиться у страны-получателя, пока США не потребуют ее назад.

С 7 ноября 1941 г., когда велись ожесточенные бои под Москвой, закон о ленд-лизе был распространен на Советский Союз. Министр иностранных дел Великобритании А. Иден 22 июня 1941 г. выразил готовность оказать нашей стране военную и экономическую помощь [15, с. 45]. В тот же день У. Черчилль заявил о решимости выступить против нацистского режима [16, с. 170–172]. Готовность оказать поддержку СССР выразил и Ф. Рузвельт [17, с. 194]. Размещение советских активов в американских банках и устранение всех торговых ограничений между странами позволили начать поставки военных грузов в Советский Союз. Первая заявка о ввозе по ленд-лизу 20 тыс. зенитных орудий, 6 тыс. самолетов, 50 тыс. тонн взрывчатых веществ поступила от СССР уже 30 июля 1941 г. [10, с. 162].

США и Великобританию беспокоили вопросы, связанные с боеспособностью Красной

армии и возможной продолжительностью советского сопротивления агрессии. В июле 1941 г. с целью определения конкретной ситуации на советско-германском фронте в Москву прибыл Г. Гопкинс, личный представитель президента США. По итогам этого визита было принято решение об отправке в Советский Союз 200 истребителей, а в конце августа стороны подписали соглашение о поставках военных грузов стоимостью 145 млн долларов.

Первый протокол о военной помощи СССР был подписан в Москве 1 октября 1941 г. Кроме того, в военный период действовали Вашингтонский, Лондонский и Оттавский протоколы, которые позволили продлить эту помощь до конца войны. Первоначально определялось, что поставки по ленд-лизу должны осуществляться до 30 июня 1942 г., однако впоследствии срок ежегодно продлевался. Законом о ленд-лизе был установлен крайний срок поставок – 30 июня 1946 г., но в августе 1945 г. США в одностороннем порядке прекратили военные поставки в СССР.

Летом 1942 г. произошло окончательное оформление антигитлеровской коалиции. В период с июля 1942-го по июнь 1943 г. из-за недостатка транспортных средств в Советский Союз было поставлено лишь 75 % от запланированного объема грузов. Эти грузы в указанный период явились единственной помощью СССР со стороны союзников. Необходимо отметить, что в начале войны (1941–1942 гг.) количество ввезенных военных товаров было незначительным (7 % от всего объема ввезенных союзниками грузов). Большая часть поставок пришлась на 1943–1944 гг., когда после разгрома гитлеровцев под Сталинградом и на Кавказе победа СССР уже не вызывала сомнений [18].

Помощь союзников не была бескорыстной. По программе обратного ленд-лиза Соединенные Штаты уже в годы войны стали получать от СССР стратегическое сырье и ценные материалы, в первую очередь хромовую и марганцевую руды, платину, золото, древесину. Та же программа предусматривала бесплатный ремонт американских транспортных судов в советских портах и некоторые другие услуги.

Грузы, поставляемые по программе ленд-лиза, не всегда были высокого качества. На это уже в самом начале сотрудничества СССР с США и Великобританией указывал И.В. Ста-

лин, отмечая, что союзники поставляли по ленд-лизу устаревшую технику и вооружение, однако в целом он достаточно высоко оценивал роль военных поставок. Так, в феврале 1945 г. на Ялтинской конференции Сталин отметил высокую роль ленд-лиза в обеспечении советской армии и тыла.

Военные поставки в Советский Союз были выгодными для американской промышленности. Реализация закона о ленд-лизе способствовала росту производства вооружений в США, развитию сельского хозяйства и пищевой промышленности, созданию новых рабочих мест. США стали единственным государством, экономика которого получила от войны значительный импульс для дальнейшего развития.

Основными маршрутами ленд-лиза в военный период были тихоокеанский, трансиранский и северные арктические конвои, которые смогли обеспечить до 93,5 % поставок грузов. Относительно безопасным считался тихоокеанский маршрут, однако железнодорожное сообщение с фронтом имел только Владивосток, а пропускная способность Транссибирской магистрали была невелика. Северный арктический путь был относительно коротким, но корабли с грузами здесь сталкивались с активными действиями воздушного флота противника, базировавшегося в Норвегии и Финляндии.

Трансиранский маршрут был одним из продолжительных, он проходил от Западного побережья Северной Америки через Тихий и Индийский океаны и Персидский залив до портов Басра (Ирак), Абадан, Бушир, Хорремшехр, Бендер-Шахпур. Состояние иранских портов не соответствовало задачам отправки через них военных грузов в СССР. Так, в порту Бушир отсутствовали оборудованные причалы и подъездные пути. Сообщение между Хорремшехром и Тегераном осуществлялось по железной дороге с крайне низкой пропускной способностью и узкой шоссеиной трассе.

Обсуждение советской и английской сторонами ситуации в Иране началось сразу же после вторжения 22 июня 1941 г. немецко-фашистских войск на территорию СССР. На встрече В.М. Молотова с британским послом С. Криппсом 27 июня 1941 г. была выработана общая внешнеполитическая линия в отношении Ирана и достигнута договоренность о противодействии вражеским диверсантам в этом

регионе, а уже 28 июня А.И. Микоян обсудил с английским послом пропускную способность иранских портов, железных и шоссейных дорог, в том числе Трансиранской железной дороги, возможности организации поставок через Иран [19].

Подписание мирного соглашения между СССР, Англией и Ираном состоялось 8 сентября 1941 г. С этого времени в Иране размещались советские и британские войска, а его территория использовалась для поставок союзной помощи в СССР.

С конца октября 1941 г. из иранских портов в Советский Союз стали доставляться первые военные грузы от союзников: пушки, танки, порох, медь, свинец, химикаты, рельсы, электрокабель, трубы, станки, высокооктановый бензин, каучук, калиброванная сталь, разборные понтоны, автопокрышки, тягачи, продовольствие и т. д. Тогда было поставлено около 2,9 тыс. тонн военных товаров. Объемы ввозимой в 1941 г. по трансиранскому маршруту военной техники были небольшие, но английские грузы поступали в нашу страну регулярно.

По мнению У. Черчилля, главной задачей союзников в это время было открытие коммуникаций от Персидского залива до Каспийского моря. Чтобы повысить объемы военно-технической помощи СССР, необходимо было модернизировать иранскую транспортную сеть, порты в Персидском заливе и Трансиранскую железную дорогу.

На организацию строительных работ затрачивались значительные финансовые ресурсы. Уже осенью 1941 г. в Иране было начато сооружение новых коммуникаций, появились предприятия, осуществлявшие сборку американских грузовых автомобилей. Союзниками строились автомобильные дороги. Весной 1943 г. в порту Хорремшехр появилась пристань, был построен завод для сборки автомашин. В порту Бендер-Шахпур союзники соорудили железнодорожные платформы, причалы, пирсы. Порт Басра в Ираке превратился в крупный перевалочный пункт, обеспечивающий англо-американские поставки по ленд-лизу. Строительные работы в портах позволили уже весной 1942 г. утроить ежемесячный объем железнодорожных перевозок через Иран, где использовались вагоны с Южно-Британской дороги, индийские локомотивы и подвижной состав. С марта этого года

стал работать воздушный маршрут для перегона в Советский Союз военных самолетов. В мае 1942 г. ежемесячные поставки грузов достигли 80–90 тыс. тонн, а во второй половине 1943 г. они возросли до 200 тыс. тонн.

Поставки военной техники, стратегических материалов, продовольствия через Иран осложнили работу морского транспорта в Каспийском море. В первую очередь не хватало судов, поэтому Государственный комитет обороны СССР позволил «Каспфлоту» использовать рыбацкие лодки, способные перевозить около 70 тонн грузов каждая<sup>1</sup>. В 1941 г. при участии Наркомморфлота СССР началась реконструкция портов на Каспийском море, однако работы были на грани срыва, отмечались случаи простоя из-за отсутствия воды и топлива. Реконструкция портов в Иране по мере роста грузопотока становилась всё более организованной, чему способствовало создание специального «Строительного управления на юге Каспия». Активное строительство развернулось в портах Пехлеви и Ноушехр, где появились углубленные каналы, причалы, склады. Для приема поступающего по ленд-лизу вооружения в морском порту города Баку были сооружены дополнительные платформы, позволявшие выгружать технику непосредственно в железнодорожные вагоны. Всего на организацию строительных работ к весне 1942 г. Советским Союзом было затрачено около 11 млн рублей<sup>2</sup>.

На территорию СССР грузы доставлялись транспортными судами Каспийской военной флотилии (КВФ). Наиболее уязвимым участком был Астраханский морской рейд, где военная техника, оборудование и другие товары, ввозимые по ленд-лизу, перегружались с морских судов на речные. Суда подвергались массированным атакам немецко-фашистской авиации: с августа по ноябрь 1942 г. было произведено более 200 налетов на Астраханский рейд [20]. В Северном Каспии был сосредоточен практически весь корабельный состав КВФ. Прикрытие транспортных судов и барж в Астраханском порту обеспечивала зенитная артиллерия пере-

<sup>1</sup> Государственный архив современной документации Астраханской области (ГАСД АО). Ф. 10. Оп. 2. Д. 9. Л. 26.

<sup>2</sup> Государственный архив Астраханской области (ГААО). Ф. 6. Оп. 2. Д. 488. Л. 62.

возимых войск и дивизион катеров ПВО. Для обеспечения безопасности грузов в Махачкале штабом ВВС Закавказского фронта был выделен полк истребительной авиации.

Продвижение немецко-фашистских войск на Кавказ и к Каспийскому морю создавало угрозу для транспортной артерии, соединяющей Баку с остальной частью страны. После захвата гитлеровцами Ростова-на-Дону железнодорожная ветвь на Баку оказалась оборванной. В этих условиях в январе 1942 г. вдоль Каспийского побережья было начато строительство стратегически важной железной дороги Кизляр – Астрахань. По ней грузы, поступавшие по ленд-лизу через Иран, доставлялись в Астрахань, а потом направлялись в Сталинград и другие регионы [21].

За навигацию 1942 г. корабли КВФ отконвоировали 1200 судов и барж, доставивших 18,5 тыс. лошадей, более 8 тыс. орудий, 4 тыс. автомашин, более 1 тыс. танков и бронемашин, 200 самолетов и другую технику<sup>3</sup>. Через Каспийской море было транспортировано 6,2 тыс. тонн нефтепродуктов. В целом кораблями и судами КВФ в 1941–1945 гг. было доставлено около 25 % от общего импорта товаров, поставленных союзниками через Персидский залив<sup>4</sup>.

Осуществляя поставки военной техники и оборудования в Советский Союз через Иран, союзники столкнулись с немалыми трудностями и во время продвижения грузов по суше. Железные дороги там были практически непригодными для транспортировки таких грузов. Имелось лишь несколько сотен товарных вагонов. Не хватало паровозов для тяжелых грузовых составов. Для бесперебойной работы иранских железных дорог был необходим дополнительный подвижной состав. Производство дизельных локомотивов и грузовых вагонов было организовано по срочным заказам в Великобритании и Канаде. В ноябре 1941 г. в Иран была отправлена первая тысяча таких вагонов.

К маю 1943 г. через «персидский коридор» в Советский Союз ежемесячно ввозилось свыше 100 тыс. тонн грузов [10, с. 216]. Рост объема поставок через Иран был отмечен в конце 1943 г., после Тегеранской конференции руководителей трех союзных государств антигит-

леровской коалиции: СССР, США и Великобритании. Наибольшее количество грузов было доставлено через Иран в 1944 г. В это время в Советский Союз стали поставляться железнодорожные вагоны, локомотивы, грузовые платформы и др. В целом по трансиранскому маршруту в СССР было ввезено около 4,2 тыс. тонн грузов (23,8 % от общего объема товаров, поступивших по ленд-лизу).

Особое место в составе грузов, поставлявшихся в СССР через Иран, занимали автомобильная техника, самолеты и танки. Так, через Персидский залив было доставлено 184 тыс. автомобилей и около 4 тыс. самолетов [Там же], в том числе: популярные тогда американские автомобили «Willys MB» и «Studebaker US6»; американские бомбардировщики «DB-7 Boston», «B-25 Mitchell», истребители «P-39 Airacobra», «P-63 Kingcobra», «Curtiss P-40», «Curtiss P-40 Kittyhawk», транспортные самолеты «Douglas C-47», английские истребители «Hawker Hurricane» и «Supermarine Spitfire» (истребители доставлялись в разобранном виде; как правило, их сборка осуществлялась на авиабазах в Абадане или Басре); английские и американские танки «Valentine», «Matilda» и «Stuart»; бронетранспортеры «Universal Carrier» и «Scout Car M3».

С 1943 г. увеличились поставки в Советский Союз продовольствия. Оно было необходимо для снабжения территорий, освобожденных от немецко-фашистских войск. Объемы продовольственных поставок в 1943–1944 гг. превзошли тоннаж отдельных видов ввозимого вооружения и материалов.

Мука, сахар, консервированные продукты стали поступать от союзников еще в 1941 г. К весне 1942 г. через Иран было переброшено около 9 тыс. тонн семян [Там же. С. 220–223]. Значительная часть поставлявшегося продовольствия – это концентраты, дегидрированные овощи, различные консервы, что позволило организовать их длительное хранение. Существенное значение в обеспечении пищевыми продуктами Красной армии и мирного населения имели поставки из США консервированных мясных продуктов. Наибольшее количество продовольствия было получено по ленд-лизу в 1944 г. Всего же по программе союзной помощи в СССР было ввезено свыше 4 млн тонн продуктов питания, что составило 25 % общего тоннажа отправленных грузов [22, с. 196].

<sup>3</sup> ГАСД АО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 544. Л. 37.

<sup>4</sup> Там же.

Оценивая роль американских продовольственных поставок в Советский Союз, нельзя не согласиться с мнением Э. Стеттиниуса, который отмечал, что, хотя эти поставки не могли полностью удовлетворить потребности фронта и гражданского населения в продуктах питания, но без них советскому правительству пришлось бы уменьшить нормы питания военнослужащих, а это могло привести к снижению боеспособности Красной армии, или сократить нормы снабжения продовольствием рабочих и других категорий мирного населения, что вызвало бы голод в тылу [10, с. 262].

### Заключение

Трансиранский маршрут стал одним из важнейших путей доставки грузов в СССР по программе ленд-лиза в период Великой Отечественной войны (около 24 % от общего количества ввезенных товаров поступило по этому маршруту). Его значение существенно возросло после Тегеранской конференции

союзников, состоявшейся в конце 1943 г. По маршруту через Иран поставлялись продукты питания, одежда, вооружение, автомашины и промышленное оборудование, однако эти товары составляли лишь небольшую долю в общем объеме аналогичной продукции, выпускавшейся в СССР.

Необходимо отметить, что значение ленд-лиза на протяжении войны не было одинаковым. Так, в 1941–1942 гг. в Советский Союз было доставлено только 7 % от всего объема ввезенных союзниками грузов, остальная часть союзной помощи была поставлена уже в 1943–1945 гг., после коренного перелома в войне.

В то же время нельзя недооценивать помощь, поступившую в Советский Союз по программе ленд-лиза, поскольку она сыграла некоторую роль в оснащении Красной армии вооружением и боевой техникой. Военно-экономическое сотрудничество союзных держав стало одним из факторов, обеспечивших победу над фашизмом во Второй мировой войне.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Вознесенский Н.А.** Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: Госполитиздат, 1948.
2. **Быстрова И.В.** Война и союзники // Российская история. 2015. № 4. С. 141–145.
3. **Примаков Е.М.** Правда о ленд-лизе // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2015. Т. 8, № 3 (41). С. 48–51.
4. **Гурина М.В.** Продовольственный ленд-лиз США // Истор., филос., полит. и юр. науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 12-3 (62). С. 52–59.
5. **Пархитыко Н.П.** Победа стран антигитлеровской коалиции. Фактор ленд-лиза // Вестн. Российского ун-та дружбы народов. Междунар. отношения. 2015. № 2. С. 57–66.
6. **Шабельник Н.В.** Роль ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны: современные оценки // Истор., филос., полит. и юр. науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 1 (63). С. 196–199.
7. **Амусин Б.М., Сопин Ю.Г.** Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 – ноябрь 1942 г.) // Арктика: экология и экономика. 2013. № 3 (11). С. 112–116.
8. **Магомедханов В.М.** Ленд-лиз: иранский коридор в СССР и курдский вопрос // Современ. проблемы науки и образования. 2015. № 1-1. С. 16–36.
9. **Оришев А.Б.** Красная армия, ленд-лиз и повседневная жизнь иранцев // Символ науки. 2016. № 2-3 (14). С. 27–29.
10. **Stettinius E.R., Jr.** Lend-Lease: Weapon For Victory. N. Y.: Macmillan Co, 1944.
11. **Motter V.T.H.** The Persian Corridor and Aid to Russia / Center of military United States Army. Washington, 1952.
12. **Джонс Р.Х.** Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945. М.: Центрполиграф, 2015.
13. **Beaumont J.** Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941–1945. L.: Davis-Poynter, 1980.
14. **Stapfer H.H.** Unter Rotem Stern: Lend-Lease Flugzeuge fur die Sowjunion, 1941–1945. Berlin: Transpress Verlagsgesellschaft, 1991.
15. **Советско-английские** отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. Документы и материалы. В 2 т. Т. 1: 1941–1943. М.: Политиздат, 1983.
16. **Churchill Winston S.** The Second World War. In 6 vol., of vol. 1. The Gathering Storm. N. Y.: Mariner Books Publ., 1986.
17. **Мальков В.Л.** Великий Рувельт. М.: Яуза : Эксмо, 2011.
18. **Кулик С.В.** Особенности оккупационного режима и отношение гитлеровцев к советским гражданам // Воен.-истор. журн. 2007. № 1. С. 28–31.



19. **Монин С.М.** Становление военно-экономического сотрудничества СССР и Великобритании (июнь – октябрь 1941 г.) // Вестн. Моск. гос. обл. ун-та. История и полит. науки. 2015. № 3. С. 23–36.

20. **Красноженова Е.Е.** Немецко-фашистская оккупационная политика и ее последствия в Сталин-

граде (июль 1942-го – февраль 1943 г.) // Изв. Волгоградского гос. пед. ун-та. 2015. № 3 (98). С. 238–242.

21. **Кулик С.В.** Категории партизанских отрядов в годы Великой Отечественной войны (1941–1944 гг.) // Воен.-юр. журн. 2006. № 11. С. 27–32.

22. **Россия и США: экономические отношения. 1933–1941: сб. док. М.: Наука, 2001.**

**КРАСНОЖЕНОВА Елена Евгеньевна** – Астраханский государственный университет; eleena@inbox.ru

*Статья поступила в редакцию 23.04.2017 г., принята к публикации 22.09.2017 г.*

## REFERENCES

[1] N.A. Voznesenskiy, Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny [The war economy of the USSR during World War II], Gospolitizdat, Moscow, 1948.

[2] I.V. Bystrova, [The War and the Allies], Rossiyskaya istoriya, 4 (2015) 141–145.

[3] E.M. Primakov, [The truth about lend-lease], Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo, 8 (3-41) (2015) 48–51.

[4] M.V. Gurina, [Food lend-lease USA], Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice, 12-3 (62) (2015) 52–59.

[5] N.P. Parkhit'ko, [The victory of the anti-Hitler coalition. Factor of the lend-lease], Vestnik RUDN. International Relations, 2 (2015) 57–66.

[6] N.V. Shabel'nik, [The role of lend-lease during the great Patriotic war: a modern assessment], Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice, 1 (63) (2016) 196–199.

[7] B.M. Amusin, Ju.G. Sopin, [Soviet Arctic ports in the program of lend-lease in the first period of the great Patriotic war (June 1941 – November 1942)], The Arctic: ecology and economy, 3 (11) (2013) 112–116.

[8] V.M. Magomedkhanov, [Lend-lease: the Iranian corridor in the Soviet Union and the Kurdish question], Modern problems of science and education, 1 (1) (2015) 16–36.

[9] A.B. Orishev, [The red Army lend-lease and the daily lives of Iranians], Symbol of Science, 2-3 (14) (2016) 27–29.

[10] E.R. Stettinius, Jr., Lend-Lease: Weapon For Victory, Macmillan Co, New York, 1944.

[11] V.T.H. Motter, The Persian Corridor and Aid to Russia, Center of military United States Army, Washington, 1952.

[12] R.H. Jones, Lend-liz. Dorogi v Rossiyu. Voennye postavki USA dlya SSSR vo Vtoroy mirovoy voyne. 1941–1945 [The Roads to Russia: United States Lend-Lease to the Soviet Union during the Second World War. 1941–1945], Centrpoligraf, Moscow, 2015.

[13] J. Beaumont, Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941–1945, Davis-Poynter, London, 1980.

[14] H.H. Stapfer, Unter Rotem Stern: Lend-Lease Flugzeuge fur die Sowjunion, 1941–1945, Transpress Verlagsgesellschaft, Berlin, 1991.

[15] Sovetsko-angliyskie otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny, 1941–1945 gg. Dokumenty i materialy [Soviet-British relations during the Great Patriotic War of 1941–1945. Documents and Materials], In 2 vol., of vol. 1: 1941–1943, Politizdat, Moscow, 1983.

[16] S. Churchill Winston, The Second World War, In 6 vol., of vol. 1: The Gathering Storm, Mariner Books Publ., New York, 1986.

[17] V.L. Malkov, Velikiy Ruzvel't [Great Roosevelt], Yauza, Eksmo, Moscow, 2011.

[18] S.V. Kulik, [Features of the occupation regime and the attitude of the Nazis to Soviet citizens], Military history J., 1 (2007) 28–31.

[19] S.M. Monin, [The formation of military-economic cooperation of the USSR and the UK (June – October 1941)], MRSU Magazine, History and Political Sciences, 3 (2015) 23–36.

[20] E.E. Krasnozhenova, [Fascist occupation policy and its consequences in Stalingrad (July 1942 – February 1943)], Izvestiya Volgogradskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo univ. 3 (98) (2015) 238–242.

[21] S.V. Kulik, [The categories of the guerrilla groups during the Great Patriotic War], Military law J. 11 (2006) 27–32.

[22] Russia and USA: ekonomicheskie otnosheniya. 1933–1941 [Russia and the United States: Economic relations. 1933–1941], Nauka, Moscow, 2001.

**KRASNOZHENOVA Elena E.** – Astrakhan State University; eleena@inbox.ru

*Received 23.04.2017, accepted 22.09.2017.*

© Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2017