

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ РАЗВИТИЕ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*Исторический факультет  
Национального университета  
Узбекистана, кафедра истории  
Магистратура 2 курса*

*Рахманджоновна Мафтуна Русланбековна*

**Annotatsiya:** Ushbu maqolada Ikkinchi jahon urushi yillarida transport tizimining ahamiyati, uning rivojlanishi va harbiy harakatlardagi hal qiluvchi roli yoritilgan. Temir yo‘l, avtomobil, dengiz va havo transporti orqali amalga oshirilgan logistik operatsiyalar misollar va tarixiy raqamlar bilan tahlil qilinadi. Urush davomida transport infratuzilmasiga kiritilgan texnologik va tashkiliy yangiliklar urushning borishiga bevosita ta’sir ko‘rsatgani ilmiy asosda isbotlanadi.

**Kalit so‘zlar:** Ikkinchi jahon urushi, transport tizimi, logistika, temir yo‘l transporti, harbiy yuk tashish, havo ko‘prigi, Lend-Liz, dengiz transporti, infratuzilma.

**Аннотация:** В статье рассматривается история транспортной системы и её развитие в годы Второй мировой войны. Освещается ключевая роль логистики в обеспечении военных операций, а также анализируются примеры эффективного использования железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта. Особое внимание уделено технологическим и организационным изменениям в транспортной инфраструктуре, сыгравшим важную роль в исходе войны.

**Ключевые слова:** Вторая мировая война, транспортная система, логистика, железнодорожный транспорт, военные перевозки, воздушный мост, Ленд-лиз, морской транспорт, инфраструктура

**Abstract:** This article explores the development and strategic importance of the transport system during World War II. It analyzes the role of logistics in supporting military operations through rail, road, sea, and air transport, backed by historical data and examples. Special focus is placed on the technological and organizational innovations in transport infrastructure that directly influenced the course and outcome of the war.

**Keywords:** World War II, transport system, logistics, railway transport, military supply, airlift, Lend-Lease, maritime transport, infrastructure.

Транспортная система также играла решающую роль в обеспечении стратегических, тактических и оперативных возможностей союзных войск во время Второй мировой войны (1939–1945). Глобальный масштаб войны требовал быстрого развития и адаптации транспортной инфраструктуры, логистики и систем мобильности к требованиям современной механизированной войны. Каждый вид транспорта, от железных дорог и автомобильных дорог до морского и воздушного, был доведен до предела своих возможностей и преобразован в соответствии с потребностями войны, оставив глубокий след в развитии послевоенного транспорта.

К началу Второй мировой войны в 1939 году большинство стран по-прежнему полагались на железнодорожный транспорт для перевозки войск, техники и материалов. Железнодорожная система была основой военной логистики с XIX века, и это продолжалось до первых лет конфликта. Например, вторжение Германии в Польшу в сентябре 1939 года было поддержано высокоэффективной железнодорожной логистической системой, которая позволила быстро перебросить более 1,5 миллиона солдат и тысячи танков, артиллерийских орудий и тонн боеприпасов<sup>1</sup>. Германская Рейхсбан (государственная железная дорога) могла ежедневно перевозить к линии фронта около 20 000 тонн грузов, а её координация с военными операциями стала отличительной чертой тактики блицкрига («молниеносной войны»).

Однако по мере развития войны железные дороги становились всё более уязвимыми для воздушных бомбардировок и диверсий. Транспортная инфраструктура стала одной из основных целей стратегических бомбардировок союзников в Европе. К 1944 году союзники уничтожили более 75% французской национальной железнодорожной сети, серьёзно затруднив немецкую логистику в Западной Европе в рамках подготовки к высадке в День Д. Важность нанесения ударов по транспортным узлам была проиллюстрирована операцией «Удушье» в Италии, в ходе которой союзническая авиация стремилась нарушить немецкие линии снабжения, систематически атакуя мосты, железнодорожные станции и дороги<sup>2</sup>. К середине 1944 года войска стран Оси в Италии потеряли 80% своих транспортных возможностей из-за постоянных налётов союзнической авиации.

Война также ознаменовала собой рост и развитие автомобильного транспорта. Грузовые автомобили и автомобили обеспечивали большую гибкость, чем

---

<sup>1</sup> Leighton, Richard M. and Coakley, Robert W. *Global Logistics and Strategy, 1940–1943*. Washington, DC: Center of Military History, 1955. – P. 357–360

<sup>2</sup> Bykofsky, Joseph and Larson, Harold. *The Transportation Corps: Operations Overseas*. Washington, DC: Center of Military History, United States Army, 1954. – P. 6, 379.

железные дороги, особенно в быстро меняющихся условиях боевых действий. По ленд-лизу 1941 года Соединенные Штаты поставили Советскому Союзу более 400 000 грузовиков, включая знаменитый Studebaker US6, который стал основой советской логистики на Восточном фронте. Эта моторизация способствовала более динамичным цепочкам поставок и переброске войск. Только армия США задействовала более 2,4 миллиона автомобилей во время войны, внося вклад в то, что генерал Джордж С. Паттон назвал «Экспрессом Ред Болл» – системой крупных автомобильных конвоев<sup>3</sup>, снабжавших войска союзников, наступавших после высадки в Нормандии. С августа по ноябрь 1944 года «Экспресс Ред Болл» перевез на фронт более 412 000 тонн грузов, используя более 6000 непрерывно работающих грузовиков.

Морской транспорт был не менее важен, особенно для союзников, чье глобальное влияние зависело от безопасности морских путей. Битва за Атлантику (1939-1945) была затяжной борьбой за контроль над этими путями. Немецкие подводные лодки (U.S. U.S.) нападали на конвои, отрезая Великобританию от жизненно важных поставок. На пике своей деятельности в 1942 году подводная кампания потопила более 6 миллионов тонн судов союзников, что составило около 30 процентов всех торговых судов, потерянных во время войны. В ответ союзники усовершенствовали системы конвоирования, тактику противолодочной борьбы и внедрили технологические новшества, такие как гидролокатор (ASDIC), радар и взлом немецких кодов «Энигма». К середине 1943 года эти меры сократили среднемесячные потери тоннажа с 600 000 тонн до 100 000 тонн. Программа США по строительству кораблей «Либерти» также произвела революцию в судостроении: с 1941 по 1945 год было построено 2710 кораблей, каждый из которых был способен перевозить более 10 000 тонн<sup>4</sup>. К концу войны один корабль класса «Либерти» мог быть построен за 42 дня, что значительно увеличивало судходные возможности союзников.

Воздушные перевозки стали важнейшим компонентом логистики военного времени. Изначально использовавшиеся для разведки и ограниченной переброски войск, возможности воздушных перевозок быстро расширялись. Самолет Douglas C-47 Skytrain стал «рабочей лошадкой» воздушной логистики союзников, способной перевозить 3 тонны груза или 28 солдат<sup>5</sup>. Во время Бирманской кампании союзные войска активно использовали воздушные

<sup>3</sup> Wardlow, Chester. The Transportation Corps: Responsibilities, Organization, and Operations. Washington, DC: Office of the Chief of Military History, 1951. – P. 3

<sup>4</sup> Wardlow, Chester. The Transportation Corps: Movements, Training, and Supply. Washington, DC: Center of Military History, 1956. – P. 86,

<sup>5</sup> Behrens, C. B. A. Merchant Shipping and the Demands of War. London: HMSO, 1955. – P. 153,

перевозки для снабжения осажденных китайских войск и американских подразделений в отдаленных районах джунглей. В одной из самых значительных операций по воздушным перевозкам ВВС США перелетели через Гималайский «горб» из Индии в Китай, доставив к концу войны более 650 000 тонн грузов. В Европе Берлинский воздушный мост 1948–1949 годов был построен на принципах логистики, разработанных во время войны.

Война также стимулировала инновации в развитии инфраструктуры. Довоенные инвестиции Германии в систему автобанов позволили быстро развернуть механизированные подразделения, хотя эти дороги не всегда были полезны на удаленных полях сражений. В отличие от этого, Соединенные Штаты построили обширные военные дороги и аэродромы в Тихом океане, часто используя временные материалы, такие как марсденские маттинги, для строительства взлетно-посадочных полос на коралловых атоллах. Британцы разработали мобильные, готовые порты, использовавшиеся во время высадки в Нормандии – Малберри-Харборс, которые позволили высадить более 2,5 миллионов человек, 500 000 единиц<sup>6</sup> техники и 4 миллиона тонн грузов во Францию за три месяца.

Советский Союз столкнулся с особыми трудностями из-за своей обширной географии и слаборазвитой инфраструктуры. С началом немецкого вторжения в 1941 году советские войска применили тактику выжженной земли, разрушая железные дороги и мосты при отступлении. Кроме того, они демонтировали более 1500 промышленных объектов и переместили их на восток, часто более чем на 1000 километров<sup>7</sup>. Эти масштабные перевозки осуществлялись преимущественно по железной дороге и в сложных условиях, но сыграли решающую роль в сохранении советского промышленного потенциала.

По своим масштабам логистические достижения Второй мировой войны были беспрецедентными. К 1945 году Соединенные Штаты производили более 50% от общего объема мировой промышленной продукции, включая более 88 000 танков, 300 000 самолетов и 8 миллионов тонн грузов в год. Такой уровень производства требовал глобальной интегрированной транспортной сети, включающей тысячи кораблей, миллионы транспортных средств и сотни тысяч километров железных дорог и автомобилей. Более 35% военных расходов союзников было направлено<sup>8</sup> на логистику и транспорт, что подчеркивало их стратегическое значение.

---

<sup>6</sup> Micklem, R. The Second World War, 1939–1945. Army: Transportation. London: War Office, 1950. – P. 73–93.

<sup>7</sup> Wardlow, Chester. The Transportation Corps: Responsibilities, Organization, and Operations. Washington, DC: Office of the Chief of Military History, 1951. – P. 12

<sup>8</sup> Woodward, Lewellyn. British Foreign Policy in the Second World War. London: HMSO, 1970. – P. 136–138

В заключение следует отметить, что во время Второй мировой войны транспортная система играла не только вспомогательную функцию, но и решающую роль в исходе войны. Возможность быстро и эффективно перемещать людей и материалы через континенты и океаны формировала стратегии всех ведущих держав. Война привела к технологическому и организационному прогрессу в транспортной сфере, заложившему основу для современной логистики и глобальных цепочек поставок. Наследие этих изменений живо и сегодня не только в военной доктрине, но и в гражданской инфраструктуре и коммерческих транспортных системах по всему миру.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Leighton, Richard M. and Coakley, Robert W. Global Logistics and Strategy, 1940–1943. Washington, DC: Center of Military History, 1955. – P. 357–360, 374–375, 719.
2. Bykofsky, Joseph and Larson, Harold. The Transportation Corps: Operations Overseas. Washington, DC: Center of Military History, United States Army, 1954. – P. 6, 379.
3. Wardlow, Chester. The Transportation Corps: Responsibilities, Organization, and Operations. Washington, DC: Office of the Chief of Military History, 1951. – P. 3.
4. Wardlow, Chester. The Transportation Corps: Movements, Training, and Supply. Washington, DC: Center of Military History, 1956. – P. 86, 327.
5. Behrens, C. B. A. Merchant Shipping and the Demands of War. London: HMSO, 1955. – P. 153, 328–335.
6. Micklem, R. The Second World War, 1939–1945. Army: Transportation. London: War Office, 1950. – P. viii, 73–93.
7. Woodward, Llewellyn. British Foreign Policy in the Second World War. London: HMSO, 1970. – P. 136–138
8. Gough, Robert J. The Oxford History of the Second World War. Oxford: Oxford University Press, 2015. – P. 250–255