

Фактор ленд-лиза

Н.И. РЫЖКОВ

О роли ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны до сих пор существуют различные, зачастую противоречивые мнения. В прошедшие после окончания войны десятилетия, особенно в годы «холодной войны», советские историки, да и некоторые руководители страны принижали значение ленд-лиза. На волне же нынешней всемерной критики всего советского подчас, наоборот, допускается явное преувеличение — вплоть до выдвижения тезиса о решающей роли союзнических поставок в нашей победе. Сторонники обеих позиций в силу известных обстоятельств грешат, мягко говоря, неточностью в этом вопросе. Автором настоящей статьи рассмотрены и проанализированы многие печатные материалы по данной проблеме, и возможно, проведенный анализ прольет дополнительный свет на важную сторону Великой Отечественной войны, 70-ю годовщину Победы которой мы отмечаем¹.

После нападения Германии на Советский Союз в Вашингтон прилетела советская военная миссия во главе с генералом-лейтенантом Ф.И. Голиковым. В ее составе был также генерал-майор советских ВВС А.К. Репин. На переговорах оба генерала, которых приняли президент и члены правительства США, подчеркивали, что необходимо спешить, но при этом были уверены: Красная Армия не будет разбита летом 1941 г. и даже перехватит инициативу, когда начнется зима. В ходе дискуссии по проблеме поставок в СССР в сентябре – октябре американских переговорщиков поразило, что советские представители делали упор на станки и материалы, необходимые для военных заводов, эвакуированных на Урал и в Сибирь. По мнению американцев, Советскому Союзу были нужны танки и самолеты, о чем в первую очередь, на их взгляд, следовало бы беспокоиться стране, находившейся на грани поражения.

До конца сентября СССР платил наличными за все, что приобретал в США. Всего же начиная с 23 июня «Амторг» выплатил американцам 92 млн долл., однако в действительности в Россию за тот же период было поставлено товаров лишь на 41 млн долл. В августе 1941 г., после Атлантической конференции, было принято решение послать в Москву совместную англо-американскую миссию с тем, чтобы разработать полную и долгосрочную программу помощи Советскому Союзу.

Конференция началась в Москве 29 сентября, и за 48 часов была подготовлена соответствующая девятимесячная программа. А 2 октября 1941 г. был под-

¹ Публикация подготовлена на основе переработанного и дополненного текста одноименной главы книги Н.И. Рыжкова «Великая Отечественная: битва экономик и оружие Победы» (М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011), далее развернутой автором в монографию «Великая Отечественная: ленд-лиз» (М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012). Перечень отечественных и зарубежных публикаций (в том числе приведенных в двух названных книгах) представлен в конце статьи.

писан договор: с американской стороны — У. Гарриманом, с английской — У. Бивербруком, а с советской — наркомом иностранных дел В.М. Молотовым. Речь идет о самом первом протоколе относительно поставок по ленд-лизу в СССР.

Исторический Московский протокол состоял из семи машинописных страниц. Участники конференции обязывались обеспечивать нашу страну необходимыми «материалами, производимыми в Англии и США» в период с октября 1941 г. по конец июня 1942 г., а далее следовал перечень товаров. В первом его разделе фигурировали разнообразные машины и материалы, нужные для войны: танки, самолеты, провода для полевых телефонов, станки, броня, горючее, колючая проволока, сапоги, электроплиты, пшеница и многое другое. Во втором разделе были указаны конкретные количества этих товаров, требовавшиеся Советскому Союзу, в третьем — то, в какой мере Англия и США могут удовлетворить запросы по каждому пункту (в некоторых случаях констатировалось, что данный вопрос нуждается в дополнительном изучении). Нигде в документе не указывалась общая сумма в долларах. Протокол был скреплен дипломатическими печатями и подписан тремя вышеназванными представителями сторон.

Ленд-лиз (lend — «давать в займы» и lease — «сдавать в аренду, в наем») — государственная программа Соединенных Штатов, по которой они, преимущественно на безвозмездной основе, передавали своим союзникам во Второй мировой войне боеприпасы, технику, продовольствие и стратегическое сырье, включая нефтепродукты.

Концепция этой программы давала президенту США право помогать любой стране, оборона которой признавалась жизненно важной для Америки. Закон о ленд-лизе, принятый конгрессом 11 марта 1941 г., предусматривал следующее: поставленные материалы (машины, различная военная техника, оружие, сырье и другие предметы), уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, не подлежат оплате; переданное в рамках ленд-лиза имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, будет оплачено полностью или частично на основе предоставленных Соединенными Штатами долгосрочных кредитов (главным образом — беспроцентных займов); после войны в случае заинтересованности американской стороны неразрушенная и неутраченная техника и оборудование должны быть возвращены в США.

Всего поставки по ленд-лизу составили около 50,1 млрд долл., из которых в объеме 31,4 млрд долл. — в Великобританию, 11,3 млрд — в СССР, 3,2 млрд — во Францию и в объеме 1,6 млрд долл. — в Китай (табл. 1).

Таблица 1

Объемы помощи по ленд-лизу, млрд долл.

Страна-получатель	В ценах 1941–1945 гг.	В ценах 2008 г. (оценка)
Великобритания	31,4	380
СССР	11,3	140
Франция	3,2	40
Китай	1,6	20

Ленд-лиз изначально был учрежден с целью помочь Великобритании, но затем был распространен на Китай и на Советский Союз — соответственно в апреле и в сентябре 1941 г. Главным получателем этой помощи являлись Британское содружество (около 63%) и Советский Союз (около 22%), но к концу войны помощь по ленд-лизу получали более 40 стран.

«Обратный» ленд-лиз (связанный, например, с арендой авиабаз) получен США на сумму 7,8 млрд долл., из которых 6,8 млрд — от Великобритании и других стран Британского содружества; соответствующая доля СССР — 2,2 млн долл.

Ниже приводятся данные, касающиеся договорного процесса, подписанных относительно ленд-лиза документов. Здесь можно выделить следующие этапы: «пре-ленд-лиз» — с 22 июня 1941 г. по 30 сентября 1941 г. (оплачен золотом); Первый протокол — с 1 октября 1941 г. по 30 июня 1942 г. (подписан 2 октября 1941 г.); Второй протокол — с 1 июля 1942 г. по 30 июня 1943 г. (подписан 6 октября 1942 г.); Третий протокол — с 1 июля 1943 г. по 30 июня 1944 г. (подписан 19 октября 1943 г.); Четвертый протокол — с 1 июля 1944 г. (подписан 17 апреля 1944 г.). Формально последний из указанных этапов завершился 12 мая 1945 г., но поставки были продлены вплоть до окончания войны с Японией, в которую Советский Союз обязался вступить через 90 дней после окончания войны в Европе. Япония капитулировала 2 сентября 1945 г., и 20 сентября 1945 г. все поставки по ленд-лизу в СССР прекратились.

Поставки, о которых идет речь, представляется необходимым анализировать прежде всего по этим этапам, т. е. в ракурсе выполнения последовательно подписанных протоколов. Рассуждения же о роли поступления ресурсов в Советский Союз в период Великой Отечественной войны в целом — без учета специфики трагического 1941-го, тяжелейшего 1942-го, переломного 1943-го и наступательных 1944–1945 гг. — адекватной картины дать не могут.

Летние и осенние месяцы 1941 г. стали для СССР самыми тяжелыми за весь период войны. Германия оккупировала значительные территории нашего государства, где остались миллионы советских людей, захватила основные объекты промышленности Европейской части страны. Началось перебазирование предприятий из прифронтовой зоны на Урал и в Сибирь. Нехватка стрелкового оружия и тяжелой техники, особенно танков и транспортных средств, поставила Красную Армию и руководство страны в тяжелейшее положение.

Именно в это время стране, как глоток воздуха, была нужна помощь извне. Что же мы имели фактически? Первая советская заявка от 30 июня 1941 г., рассмотренная на заседании американского кабинета 18 июля, была удовлетворена на 0,5%, причем исключался экспорт оружия; в июле 1941 г. экспорт в СССР из США составил всего 6,5 млн долл., а к 1 октября он достиг 30 млн долл.

Далее до конца 1941 г. — в критический для советского государства период — страна получила по ленд-лизу из США материалов на сумму 545 тыс. долл. при общей стоимости американских поставок странам антигитлеровской коалиции 741 млн долл., т. е. Советский Союз обрел менее 0,1% американской помощи. Всего в 1941 г. США и Англия передали СССР 750 самолетов (в том

числе 5 бомбардировщиков), 501 танк и 8 зенитных орудий. К тому же первые поставки по ленд-лизу зимой 1941–1942 г. достигли нашей территории очень поздно, и Красная Армия, имея весьма низкую оснащенность вооружением, оказывала героическое сопротивление германскому агрессору, не получая какой-либо заметной помощи со стороны Запада.

Аналогичное положение с поставками по ленд-лизу сохранилось и в 1942 г. Этот год, как известно, также оказался для нас тяжелейшим. Перебазированная на Восток военная промышленность только-только становилась на ноги. Гитлер рвался на Северный Кавказ, к нефтяным месторождениям, и сложившееся на юге страны положение было известно всему миру. Тем не менее помощь союзников увеличена не была. Так, за 1941–1942 гг. из США поступило лишь 7% грузов, а в течение пяти месяцев 1942 г. поставки вообще не производились.

Наиболее объективные историки и исследователи делают вывод, который, на мой взгляд, недалек от истины. В 1941–1942 гг. Соединенные Штаты и их партнеры, опасаясь лишиться ключевого союзника в войне, оказывали «постоянную» помощь СССР, чтобы не допустить поражения Советского Союза или заключения им сепаратного мира с Германией. До Сталинградской битвы США и Англия руководствовались алгоритмом «помощь обещать, но без особой нужды не форсировать», т. е. проводили пассивно-выжидательную политику, зависящую от исхода сражений на советско-германском фронте. В 1941–1942 гг. материальная помощь Советскому Союзу не соответствовала ни американско-британским возможностям, ни решающему значению этого фронта. В 1942 г. СССР получил 27,6%, а Англия — 43% всех поставок США по ленд-лизу.

В чем дело? Объяснение очевидно, если вспомнить заявление будущего хозяина Белого дома Г. Трумэна, сделанное 24 июня 1941 г.: «Если мы увидим, что Германия побеждает, мы должны помогать России, а если верх будет одерживать Россия, мы должны помогать Германии, и пусть они, таким образом, убивают друг друга как можно больше».

Данная формула объясняет и тот факт, что американские монополии одновременно помогали фашистской Германии. Рокфеллеровская нефтяная компания «Стандарт Ойл» лишь по линии немецкого концерна «И.Г. Фарбериндустри» продала Гитлеру бензина и смазочных материалов на 20 млн долл. Только венесуэльский филиал «Стандарт Ойл» ежемесячно отправлял в Германию 13 тыс. тонн нефти, которую мощная химическая промышленность рейха тут же перерабатывала в бензин. До середины 1944 г. танкерный флот «нейтральной» Испании работал почти исключительно на нужды Германии, снабжая ее американским «черным золотом»; доходило до того, что немецкие подводные лодки иной раз заправлялись американским горючим прямо с испанских танкеров. Из-за океана немцам шли вольфрам, синтетический каучук и необходимые детали для автомобильной промышленности и авиастроения, которыми фюрера снабжал его большой друг Генри Форд-старший. В частности, вермахту были направлены 30% автопокрышек, изготовленных на фордовских заводах. Осенью 1942 г. филиал корпорации «Форд» в Швейцарии отремонтировал 2 тыс. немецких грузовиков.

Положение с поставками по ленд-лизу изменилось в 1944–1945 гг., после коренного перелома в ходе войны. Причем здесь нельзя не коснуться сюжета, похоже, упускаемого многими исследователями темы ленд-лиза. Речь идет о связи динамики соответствующих поставок с моментом открытия второго реального военного фронта в Европе. Надо полагать, крупные политики стран Запада хотели, чтобы Советский Союз взял на себя львиную долю человеческих потерь, связанных с разгромом фашистской Германии. Согласно логике американского руководства, лучше было отдать крупные материальные ресурсы, «заодно» загрузив бурно развивавшуюся военную промышленность США и повысив (как бы это странно ни звучало в военное время) жизненный уровень населения, чем терять своих граждан в битвах с Германией. В таком духе прямо высказывался Трумэн: «Деньги, истраченные на ленд-лиз, безусловно, спасали множество американских жизней. Каждый русский, английский или австралийский солдат, который получал снаряжение по ленд-лизу и шел в бой, пропорционально сокращал военные опасности для нашей собственной молодежи».

В общем, увеличенный ленд-лиз правомерно расценивать как своего рода плату стран коалиции за отсрочку от масштабного участия в боях. Эту свою позицию не скрывали американские президенты Ф. Рузвельт и Г. Трумэн, прямо заявлявшие, что ленд-лиз работает на Америку на русском фронте и что он выгоден США, так как позволяет спасать жизни миллионов американцев.

Между тем главные надежды советский народ связывал не с материальной помощью антигитлеровской коалиции, а со скорейшим открытием ею второго фронта, который ослабил бы натиск фашизма на нашу страну и позволил бы быстрее и с меньшими потерями одержать победу. Но с открытием второго фронта откровенно тянули. Соответствующая договоренность была достигнута еще в 1942 г., но реально ощутимого боевого вклада союзников пришлось ждать еще два года. В итоге со времени подписания общего коммюнике об открытии второго фронта в 1942 г. и до его действительного открытия в июне 1944 г. потери Красной Армии составили 5 млн человек.

Интересна в данном контексте оценка значения ленд-лиза в период Второй мировой войны, данная рядом английских ученых. Считая, что победа в этой войне зависела главным образом от ресурсов СССР, они показали, что в разные годы роль союзнических поставок менялась. Особенно весомой она была в 1944 г., когда в финансовом отношении доля ленд-лиза составляла 13% общегосударственных расходов и 25% расходов на войну, а в валовом национальном продукте равнялась 10–12%. Многие поставки в соотношении с объемом собственного производства в СССР были невелики и определяющего характера не носили. Но они помогли преодолеть некоторые трудности; неоценимую помощь союзники оказали главным образом экспортом своего автомобильного транспорта.

Представляется весьма плодотворной идея британских аналитиков проследить роль ленд-лиза в разные годы войны, точнее, в каждый год войны, а в идеале — еще и в связи с положением на конкретных фронтах. Действительно, в соответствии с вышеизложенным только такая методология и позволит, уходя от излишней идеологизации, приблизиться к исторической правде.

Выше уже затрагивался вопрос об уровне жизни населения страны — главного поставщика материальной помощи. В статье «Соединенные Штаты: Левиафан» профессора истории Канзасского университета Т. Уилсона читаем: «Америка выполнила свои обязательства, связанные с военным производством. Американский народ добился невиданного процветания, и созданное богатство разделила более значительная доля населения. Американская экономика не имела себе равных в мире, разоренном войной. Во время войны значительно увеличилось потребление на душу гражданского населения молочных продуктов (за исключением сливочного масла), мяса, птицы, овощей, бобовых и зерновых культур. Подсчитав все, о жизненном уровне американцев в годы войны можно сказать следующее: потребительские расходы на продовольствие подскочили с 14 млрд долл. до 24 млрд долл., превращая в насмешку различные кампании по сбережению. Распространение переизбытка было одним из признаков заметного повышения жизненного уровня. Средние еженедельные заработки, с учетом многих часов сверхурочной работы, выросли на 70%». И далее: «То, что Америка пережила во время войны, в корне отличается от испытаний, выпавших на долю ее главных союзников. Только американцы могли назвать Вторую мировую войну “хорошей войной”, поскольку она помогла значительно повысить жизненный уровень и потребовала от подавляющего большинства населения слишком мало жертв».

Ленд-лиз был выгоден американским монополиям, ибо расширение производства обеспечивало рост их прибылей; таковые увеличились за годы Второй мировой войны в 2,5 раза. Кроме того, за счет налогоплательщиков корпорации в эти годы получили 26 млрд долл. на строительство новых и переоборудование старых предприятий для нужд ленд-лиза. А в отношении позитивного эффекта реализации программы ленд-лиза для экономики США в целом в американской исторической литературе сообщается, в частности, следующее: «Программа ленд-лиза дала заметный толчок развитию производства вооружений в Америке. Помимо косвенного влияния на расширение американской военной промышленности сотни млн долл. по программе ленд-лиза еще до Перл-Харбора были вложены в новые заводы, фабрики, верфи и другие объекты, что сыграло немалую роль в развитии наших производительных сил. Инвестиции всего на 900 млн долл. были вложены в экономику 34 из 48 наших штатов, и суммы их колебались от 142 млн долл. — на военные заводы в Мичигане до 14 тыс. — на производство сухого молока в Северной Дакоте. Новые заводы полностью или частично финансировались также за счет программы ленд-лиза, а производство вооружений для нашей армии и наших союзников позволяло с лихвой окупать затраты на их строительство. На ленд-лизские средства сооружались доки, пирсы, плавучие краны в американских портах... Благодаря им удалось создать систему военных складов и товарных станций от побережья до побережья...». Не следует также забывать о том, что в обмен на помощь по ленд-лизу Советский Союз поставлял США важное стратегическое сырье и ценные военные материалы, оказывал посильные технические услуги.

К сожалению, в работах зарубежных и отечественных авторов по проблематике ленд-лиза наряду с добросовестными оценками присутствуют и недостоверные, спекулятивно окрашенные суждения. Вот одно из них: «В целом можно

сделать вывод, что без западных поставок Советский Союз не только не смог бы выиграть Великую Отечественную войну, но даже не был бы в состоянии противостоять германскому вторжению, не будучи в состоянии произвести достаточное количество вооружений и боевой техники и обеспечить ее горючим и боеприпасами... Без содействия Англии и США СССР не мог бы вести войну против Германии». Согласно аналогичным утверждениям бывших гитлеровских генералов В. Швабодиссене и К. Уэбе (сразу после войны поселившихся в США и занявшихся историческими изысканиями), помощь западных союзников по ленд-лизу в 1941 г. обеспечила советским вооруженным силам «способность продолжать свое сопротивление» и «предотвратила взятие немцами Москвы». В том же духе некоторые американские историки заявляют: именно союзные поставки сделали возможной подготовку наступления под Сталинградом. Между тем этим авторам, разумеется, известно, что как раз в июле 1942 г., когда вермахт развернул широкое наступление на южном участке советско-германского фронта, США и Англия прекратили на пять месяцев транспортировку грузов в СССР через Северную Атлантику (в данный период резко сократились и перевозки грузов по трансиранскому маршруту).

Получению адекватных представлений о роли ленд-лиза в оснащении Красной Армии и в конечном счете — в победе Советского Союза над фашистской Германией способствует анализ конкретных номенклатурно-объемных параметров поставок в сопоставлении с соответствующими параметрами отечественного производства. В табл. 2 приводятся сравнительные данные по количеству произведенного в СССР оружия и поставок по ленд-лизу в 1941–1945 гг. Из этих данных следует: союзнические поставки вооружений и боевой техники составили небольшой процент к количеству аналогичных образцов, произведенных советской промышленностью. А с учетом того, что соответствующая помощь была оказана уже после 1942 г., можно уверенно утверждать: определяющей роли в Великой Победе она не сыграла.

Таблица 2

Сравнительные данные относительно количества произведенного в СССР оружия и соответствующих поставок по ленд-лизу (1941–1945 гг.)

Виды продукции	Единицы измерения	Производство в СССР	Поставки по ленд-лизу	Процент поставок к производству
Самолеты	тыс. штук	136,8	18,7	13,6
Танки и САУ	тыс. штук	104,4	10,8	10,3
Орудия и минометы	тыс. штук	824,0	6,9	0,8
Пистолеты и пулеметы	тыс. штук	6 173,9	105,4	0,2
Снаряды и мины	млн штук	775,6	17,4	0,2

Приведенные данные, кроме того, не отражают качественный аспект проблемы. Речь идет о том, что качество некоторых видов поставлявшихся вооружений и боевой техники являлось невысоким, значительно уступав-

шим лучшим советским образцам или вообще не отвечавшим требованиям фронта. Например, англичане «гнали» отжившие свой век самолеты «харрикейн», уклоняясь от поставок новейших истребителей «спитфайр».

Вопрос о низком качестве военных материалов из США и Англии был поставлен И.В. Сталиным в ходе состоявшейся в сентябре 1942 г. беседы с лидером республиканской партии США У. Уилки. В присутствии послов США и Англии Верховный главнокомандующий спросил: «Почему английское и американское правительства снабжают Советский Союз некачественными материалами?» И пояснил, что речь идет прежде всего о поставках американских самолетов «П-40» вместо куда более современных «аэрокобр» и что англичане поставляют никуда не годные самолеты «харрикейн», которые значительно хуже германских; был случай, когда американцы собрались передать СССР 150 «аэрокобр», но англичане вмешались и оставили их себе. «Советские люди, — добавил Сталин, — отлично знают, что и американцы, и англичане имеют самолеты, равные или даже лучшие по качеству, чем немецкие машины, но по непонятным причинам некоторые из этих самолетов не поставляются в Советский Союз».

Американский посол не обнаружил осведомленности на сей счет, тогда как английский посол, признав, что он в курсе дела с «аэрокобрами», заявил: эти 150 машин в руках англичан принесут «гораздо больше пользы общему делу союзников, чем если бы они попали в Советский Союз...».

Проблема низкого качества изделий, поставлявшихся союзниками, конечно, не являлась всеобщей. Она отсутствовала, в частности, в отношении таких крайне важных для страны позиций ленд-лиза, как материалы (и комплектующие) для собственно военной промышленности, а также автомобильная техника. Применительно к первой позиции имеются данные о поставках в СССР (в тыс. тонн): взрывчатых веществ — 345,735; динамита — 31,933; пороха — 127,000; тротила — 123,150; толуола — 107,683; детонаторов — 903,000; химикатов — 842,000. По этому поводу маршал Г.К. Жуков высказался в одном из послевоенных интервью следующим образом: «Американцы нам гнали столько материалов, без которых мы бы не могли формировать свои резервы... У нас не было взрывчатки, пороха. Не было чем снаряжать винтовочные патроны...».

Что касается автомобилей, то в 1941–1945 гг. в СССР поступило около 50 моделей от американских, канадских и английских фирм. Самый распространенным, пожалуй, был грузовик «студебеккер» (передано более 100 тыс. штук); всего страна получила по ленд-лизу 312,6 тыс. автомобилей. О том, что поставленный Советскому Союзу автотранспорт сыграл важную роль в годы Великой Отечественной войны, свидетельствует превышение его численностью выпуска автомашин нашей промышленностью (219 тыс.). В 1944 г. «студебеккеры» и «джипы» составляли 70% парка Красной Армии и являлись основой ее мобильности. Нельзя, в частности, не констатировать: те же «студебеккеры» стали основными шасси для знаменитых катюш (20 тыс. ленд-лизовских автомобилей против 600 грузовиков «ЗИС-6») и в значительной мере заменили конную тягу и тракторы в буксировке артсистем. Хорошие эксплуатационные качества показали также грузовой автомобиль «додж» и легковая машина «виллис» (послужившая надежным средством разведки, связи и управления войсками).

Кроме вышеотмеченных, в номенклатуре ленд-лизских поставок можно выделить ряд позиций, по которым объем союзнической помощи был близок к объему отечественного производства или превышал его, в том числе кратно (табл. 3).

Таблица 3

Сравнительные данные об объемах некоторых видов продукции, поставленной по ленд-лизу, и их производства в СССР (1941–1945 гг.)

Виды продукции	Производство в СССР	Поставки по ленд-лизу	Процент поставок к производству
Медь, тыс. т	534	404	76
Алюминий, тыс. т	283	301	106
Олово, тыс. т	13	29	223
Кобальт, т	340	470	138
Сахар, тыс. т	995	658	66
Мясные консервы, млн банок	432,5	2077	480
Жиры животные, тыс. т	565	602	107

Основная часть поставок по ленд-лизу, стоит повторить, пришлось на 1943–1944 гг., т. е. на период завершения коренного перелома в Великой Отечественной войне и реализации Красной Армией стратегии наступления. Если во время действия вышеупомянутых Первого и Второго протоколов относительно ленд-лиза американские и британские поставки являлись примерно равными, то в дальнейшем помощь из США превзошла английскую. В последующие годы изменился и состав грузов: меньшей стала доля вооружений, большей — промышленного и медицинского оборудования, транспортных средств, а также продовольствия (тоннаж которого, согласно Третьему протоколу, достиг трети).

То, что с конца 1942 г. по ленд-лизу начало поступать американское продовольствие — прежде всего консервированное мясо (свиная тушенка) — в известной мере позволило уменьшить наши внутренние поставки для нужд армии. Всего в 1941–1944 гг. из США и Канады было получено 4,3 млн тонн продовольствия, что составляло примерно 25% общего тоннажа поставок, или чуть больше 10% общего расхода для нужд войск за всю войну. Среднегодовой импорт зерна, крупы и муки (в перерасчете на зерно) составлял 2,8% среднегодовых заготовок зерна в СССР.

Поскольку наибольшую трудность составляло обеспечение армии мясными продуктами и животными жирами, их ограниченные ресурсы в значительной мере дополнялись за счет импорта. Так, в 1943 г. было получено 208,4 тыс. тонн импортных мясных продуктов (в переводе на мясо), что составило 33% общего поступления мясных продуктов на снабжение армии (в основном импортировались мясные консервы, а кроме них, — сало-шпик, яичный порошок и копчености).

Вот что сказал А.И. Микоян, во время войны отвечавший за работу группы союзных наркоматов (торговли, заготовок, пищевой, рыбной и мясомолочной промышленности, морского транспорта и речного флота) и с 1942 г. руководив-

ший приемом союзнических поставок по ленд-лизу: «Когда к нам стали поступать американская тушенка, комбиджир, яичный порошок, мука, другие продукты, какие сразу весомые дополнительные калории получили наши солдаты! И не только солдаты: кое-что перепало и тылу».

Ввиду больших потерь промышленного потенциала в начале войны и вследствие перевода многих предприятий с гражданской на военную продукцию возникли серьезнейшие проблемы с оснащением техникой и материалами системы железнодорожного транспорта. По некоторым данным, СССР получил по ленд-лизу 622,1 тыс. тонн железнодорожных рельсов (56,5% собственного производства), 1900 локомотивов (в 2,4 раза больше, чем выпущено за годы войны в СССР) и 11 075 вагонов (в 10,2 раза больше).

Нельзя не остановиться и на вопросе об обеспечении потребностей военной экономики в нефтепродуктах. Из США, Великобритании и Канады их было поставлено в объеме 2 млн 599 тыс. тонн, включая 1 млн 170 тыс. тонн топлива для авиамоторов. Вместе с тем в СССР за время войны было произведено 20 млн 426,6 тыс. тонн светлых нефтепродуктов, в том числе высокооктанового бензина — 1 млн 961 тыс. тонн. Расход этих нефтепродуктов во время войны по отношению к собственному их производству оказался существенно большим, причем применительно к высокооктановому бензину данный показатель составил 153%; соответствующий дефицит и покрывался поставками по ленд-лизу, а также незначительными трофеями и заготовками на территории стран, освобожденных от немецкой оккупации.

Весьма значимый аспект темы ленд-лиза касается основных маршрутов транспортировки грузов и распределения между ними объема перевозок. Три основных маршрута — тихоокеанский, трансиранский и арктические конвои — обеспечили в сумме 93,5% общих поставок. При этом ни один из них не являлся вполне безопасным.

Самым коротким, но и наиболее опасным маршрутом были арктические конвои. В июле – декабре 1941 г. до 40% всех поставок шло именно по северным морям, и около 15% отправленных грузов оказывалось на их дне. Морская часть пути от восточного побережья США до Мурманска занимала около двух недель, а далее грузы направлялись по железной дороге на юг, в центральную часть СССР.

Тихоокеанский маршрут, обеспечивший около половины поставок по ленд-лизу, был сравнительно менее опасным, хотя о полной его безопасности говорить, конечно, нельзя. С началом 7 декабря 1941 г. военных действий на Тихом океане перевозки здесь могли обеспечиваться лишь советскими моряками, а торгово-транспортные суда ходили только под красным флагом. Все незамерзающие проливы контролировались Японией, и советские суда подвергались принудительному досмотру, а иногда их просто топили. Морская часть пути от западного побережья США до дальневосточных портов Советского Союза занимала 18–20 суток.

Первые поставки в СССР по трансиранскому маршруту начались в ноябре 1941 г., когда было отправлено всего несколько тонн грузов. Чтобы увеличить объемы поставок, требовалось провести масштабную модернизацию транспортной системы Ирана, в частности портов в Персидском заливе и Трансиранской

железной дороги. С этой целью союзники (СССР и Великобритания) в августе 1941 г. оккупировали Иран, и с мая 1942 г. поставки составляли в среднем 80–90 тыс., а во второй половине 1943 г. — до 200 тыс. тонн в месяц. Морская часть пути от восточного побережья Соединенных Штатов до берегов Ирана занимала около 75 дней. Далее доставка грузов — главным образом автомобилей — осуществлялась (по маршрутам «Тегеран – Ашхабад», «Тегеран – Астара – Баку» и «Джувейфа – Орджоникидзе») судами Каспийской военной флотилии, до конца 1942 г. подвергавшимися активным атакам немецкой авиации.

Следует отметить, что в годы Второй мировой войны существовали также два воздушных маршрута ленд-лиза. По одному из них самолеты «своим ходом» перелетали в СССР из США через Южную Атлантику, Африку и Персидский залив, по другому — через Аляску, Чукотку и Сибирь. По второму маршруту, известному под названием «Алсиб» («Аляска – Сибирь»), были переброшены 7925 самолетов.

Важнейший сюжет анализа роли, которую сыграл в Великой Отечественной войне ленд-лиз, естественно, касается его обобщающей экономической оценки. В своей первой официальной версии она представлена в монографии первого заместителя председателя советского правительства, председателя Госплана СССР Н.А. Вознесенского «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», опубликованной в 1947 г.: «Если сравнить размеры поставок союзниками промышленных товаров в СССР с размерами производства промышленной продукции на социалистических предприятиях СССР за тот же период, то окажется, что удельный вес этих поставок по отношению к отечественному производству в период военной экономики составит всего лишь около 4%». Эта величина вызвала немало вопросов, в том числе методологического характера.

Исследователи ленд-лиза высказали разные точки зрения, но многие сошлись на том, что объем помощи составил не четыре, а десять-одиннадцать процентов. Дело здесь, по-видимому, все в том же различии временных подходов: в данном случае Вознесенский исходил из совокупного объема производства в 1941–1945 гг., а его зарубежные оппоненты делали упор на годах второй половины войны — 1943-м и особенно на 1944-м².

К рассматриваемому вопросу имеет отношение также следующее. Согласно вышеупомянутому договору объем поставок (соответственно размер их оплаты) определялся по факту не выгрузки (как принято в практике морских перевозок), а отгрузки: американцев не интересовало, попадут ли их самолеты

² От редколлегии: Н.И. Рыжков посчитал целесообразным привлечение к решению задачи уточнения соответствующего показателя, в частности, разработок Н.В. Бутениной (см.: *Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2004*), согласно выкладкам которой показатель Вознесенского эквивалентен сумме 12 млрд долл., а с учетом «фактора высвобождения» (т. е. высвобождения работников, занятых в советской промышленности, вследствие ленд-лизских поставок принципиально аналогичной продукции) стоимость ленд-лизских поставок из США, Великобритании и Канады в СССР равна 13,212 млрд долл. Вытекающее отсюда уточнение отношения ленд-лизских поставок промышленных товаров к советскому промышленному же производству — 7% — совпадает с оценкой наиболее авторитетного зарубежного специалиста по истории ленд-лиза Уоррена Кимболла.

на фронты Великой Отечественной или нет. Советское руководство было вынуждено пойти на такие условия.

Кроме того, стоит еще раз обратить внимание на то, уже упоминавшееся обстоятельство, что объемы ленд-лиза могли и, строго говоря, должны были бы сопоставляться и с выгодами самого его субъекта. «Поставками в СССР, — отмечал бывший министр торговли США Дж. Джонс, — мы не только возвращаем свои деньги, но и извлекаем большую прибыль, что было далеко не частным случаем в торговых отношениях, регулируемых нашими государственными органами». Ему вторил американский историк Дж. Херринг: «Ленд-лиз не был самым бескорыстным актом в истории человечества... Это был акт расчетливого эгоизма, и американцы, видимо, представляли выгоды, которые они могут из него извлечь». Не являлись ли эти выгоды сравнимыми с теми 11,3 млрд долл., в которые были оценены ленд-лизские поставки США Советскому Союзу?

В данном контексте, а главное, конечно, с учетом беспрецедентного в мировой истории количества жизней советских людей, отданных за спасение человечества от «коричневой чумы», надлежит подходить к проблеме долгов по ленд-лизу и их погашения.

Прежде всего следует еще раз отметить, что еще в ходе войны мы расплачивались за союзнические поставки золотом и стратегически значимым сырьем. Так, на одном только британском крейсере «Эдинбург» (который англичане позволили немцам утопить) находились 5,5 тонны золота, а объемы поставок в США крайне необходимых для военной промышленности марганцевой и хромовой руды составили соответственно 32 тыс. и 300 тыс. тонн. Тем не менее сразу после окончания войны США направили Советскому Союзу (как и другим странам, получавшим помощь по ленд-лизу) предложение вернуть уцелевшую военную технику и погасить долг для получения новых кредитов. Поскольку вышеупомянутый закон о ленд-лизе предусматривал списание использованного военного оборудования и материалов, американцы настаивали на оплате прежде всего гражданских поставок: железнодорожного транспорта, электростанций, пароходов, грузовиков и прочего оборудования, находившегося у стран-получателей по состоянию на 2 сентября 1945 г.

Для согласования итоговой суммы оплаты советской стороной этих поставок (и объемов уцелевшей в ходе войны боевой техники) начались советско-американские переговоры. На переговорах 1948 г. советские представители согласились выплатить лишь незначительную сумму и встретили прогнозируемый отказ американской стороны. Переговоры 1949 г. тоже ни к чему не привели. В 1951 г. американцы дважды снижали сумму платежа, которая стала равняться 800 млн долл., однако советская сторона соглашалась уплатить только 300 млн. Согласно позиции советского правительства, расчет должен был вестись не в соответствии с реальной задолженностью, а на основе прецедента. Этим прецедентом должны были стать пропорции определения долга Великобритании и США, закрепленные еще в марте 1946 г.

Соглашение с СССР о порядке погашения долгов по ленд-лизу было заключено лишь в 1972 г., и по нему Советский Союз обязался до 2001 г. заплатить 722 млн долларов, включая проценты. К июлю 1973 г. были осуществлены три

платежа на общую сумму 48 млн долл., после чего выплаты прекратились в связи с вводом американской стороной дискриминационных мер в торговле с СССР (речь идет о печально известной поправке Джексона – Вэника). В июне 1990 г. в ходе переговоров президентов двух сверхдержав стороны вернулись к обсуждению долга. Был установлен новый срок окончательного погашения задолженности — 2030 г., и сумма — 674 млн долл. После распада Советского Союза рассматриваемый долг был переоформлен на Российскую Федерацию, причем по состоянию на 2003 г. она оказалась должна примерно 100 млн американских долларов. Таким образом, из общего объема американских поставок по ленд-лизу в 11,3 млрд долларов СССР, а затем Россией было оплачено 722 млн., или около 7%. А с учетом инфляционного обесценения доллара эта цифра существенно (в разы) меньше.

Тот факт, что ленд-лиз — уникальный прецедент объединения усилий стран с различным социально-экономическим устройством в борьбе с глобальным злом, общепризнан. Однако и через 70 лет после окончания Второй мировой войны не прекращаются споры по поводу конкретной роли ленд-лизу в победе СССР, причем многие зарубежные и российские авторы используют этот сюжет в самых неблагоприятных целях, пытаясь принизить подвиг советского народа, обесценить его небывалые в человеческой истории жертвы. Противостоять фальсификаторам, разворачивая добросовестные квалифицированные исследования и публикуя их результаты, — важная задача наших историков и экономистов.

Список используемых источников

1. Баранов М.А., Стародубцев В.Ф. Конверсия на войну. Экономическое сопротивление в годы испытаний: 1939–1945. М.: Экономика, 2005.
2. Бокишицкий М.Л. Технично-экономические изменения в промышленности США во время Второй мировой войны. М.: Госпланиздат, 1947.
3. Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004.
4. Быстрова М.В. Поцелуй через океан: «Большая тройка» в свете личных контактов. 1941–1945. М.: РОССПЭН, 2011.
5. Великая Отечественная война. 1941–1945. Энциклопедия / под ред. А.О. Чубарьяна. М.: ОЛМА Медиа Групп, 2010.
6. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: ОГИЗ-Государственное издательство политической литературы, 1947 (переиздание: Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2003 («Русская классическая библиотека. Экономика и духовность»).
7. Все для фронта, все для Победы! Научно-публицистический сборник / научный редактор Ю.В. Якутин. М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2010 («Русская классическая библиотека. Экономика и духовность»).
8. Краснов В.И., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР. 1941–1945. М.: Наука, 2008.
9. Куманев Г., Чузавков Л. СССР и Англия: военно-экономическое сотрудничество в годы Второй мировой войны // Новая и новейшая история. 1987. № 2.
10. Лебедев И. Еще раз о ленд-лизе // США: экономика, политика, история. 1990. № 1.

11. *Лебедев И.* Авиационный ленд-лиз // Военно-исторический журнал. 1991. № 2.
12. Ленд-лиз / Большая энциклопедия. М.: Терра, 2006.
13. *Мальков В.* Ленд-лиз в контексте большой политики // Российская Федерация. 1994. № 2.
14. *Орлов А., Кожанов В.* Ленд-лиз: взгляд через полвека // Новая и новейшая история. 1994. № 3.
15. *Паперно А.* Ленд-лиз. Тихий океан. М.: Терра. Книжный клуб, 1998.
16. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Т. 1–2. М.: Издательство политической литературы, 1989.
17. *Петров И.* Фактическая сторона помощи по ленд-лизу // Военно-исторический журнал. 1990. № 6.
18. *Поздеева Л.* Ленд-лиз для СССР: дискуссия продолжается / 65 лет Великой Победы: в 6 т. / под общ. ред. С.Е. Нарышкина и А.В. Торкунова. Т. 3. Победа. М.: МГИМО, 2010.
19. *Ржешевский О.* Ленд-лиз. 1945 (документальный обзор) / Ялта. 1945 год: проблема войны и мира / общ. ред. А.Н. Баженова и О.А. Ржешевского. М., 1992.
20. *Рыжков Н.И.* Великая Отечественная: битва экономик и оружие Победы. М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.
21. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945. Документы и материалы. В 2 т. М., 1984.
22. Союзники в войне. 1941–1945 / отв. ред. А.О. Чубарьян, У.Ф. Кимбол, Д. Рейнолдс. М.: Наука, 1995.
23. *Супрун Михаил.* Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945 гг. М.: Андреевский флаг, 1997.
24. *Уилсон Т.* Во имя интересов Америки: предоставление Советскому Союзу помощи по ленд-лизу / Американский ежегодник 1988. М., 1988.
25. *Хейфец Б.* Внешний долг и американский ленд-лиз // Финансы. 2000. № 9.
26. *Херринг Дж.* Экономическая помощь в ялтинский период / Ялта. 1945 год: проблемы войны и мира. М., 1992.
27. *Allies at War: the Soviet, American and British Experience, 1939–1945 / Ed. D. Reynolds, W.F. Kimball, A.O. Choubarian. N.Y., 1994.*
28. *Churchill and Roosevelt: The Complete Correspondence / Ed. W.F. Kimball. Vol. 1–3. Princeton, 1984.*
29. *Jones R.H.* The Roads to Russia: United States Lend-Lease to the Soviet Union. Norman (Okla.), 1969.
30. *Kimball W.F.* «The Most Unsordid Act», Lend-Lease. 1939–1941. Baltimore, 1969.