

Роль американского ленд-лиза для СССР в период Великой Отечественной войны

М.Л. Галас

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

Статья рассматривает американский ленд-лиз периода Второй мировой войны как инструмент обеспечения национальных, экономических, геополитических, военно-стратегических интересов США. Также ленд-лиз трактуется как программа военно-стратегических поставок в СССР на условиях кредитов, займов, аренды, оплаты валютными и золотыми резервами государства, обратными поставками в США, предоставлением услуг и информации. Советский Союз – крупнейший бенефициар США. В этой связи дана оценка роли программы ленд-лиза в Победе СССР над гитлеровской Германией. Изучены маршруты доставки ленд-лизовских грузов на территорию СССР с точки зрения логистических схем поставок; инфраструктурной и экономической обеспеченности; безопасности; военно-стратегического значения; видов доставки, объемов и структуры грузов. По объему и военно-стратегическому значению ленд-лизовских грузоперевозок в СССР наиболее эффективным в 1942–1945 гг. были Дальневосточный морской маршрут и авиационная трасса АЛСИБ. Значительный вклад в обеспечение тыла и фронта внес Петропавловск-Камчатский морской порт. Документальные источники фондов Государственного архива Камчатской области позволили исследовать модернизацию Петропавловск-Камчатского порта в рамках программы ленд-лиза. Выявлена и систематизирована структура транзита грузов из США в г. Петропавловск-Камчатский. Для исследования системы авиационной цепи камчатских военных аэродромов изучены документы Государственного архива Камчатской области (ГАКО), 865 истребительного полка, дислоцировавшегося в военный период на Камчатском полуострове и осуществлявшего перегоны американской воздушной техники на территорию нашей страны. Поставлен вопрос о существенной роли Советского Союза в послевоенном восстановлении и развитии стран народной демократии и его роли и вкладе в выплатах обязательств по ленд-лизу.

Ключевые слова: ленд-лиз; Великая Отечественная война; борьба с гитлеризмом; СССР; США; кредит; международные отношения

Для цитирования: Галас М.Л. Роль американского ленд-лиза для СССР в период Великой Отечественной войны. *Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета*. 2025;15(2):140-148. DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-2-140-148

ORIGINAL PAPER

The Role of American Lend-Lease for the USSR During the Great Patriotic War.

M.L. Galas

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

The article examines the American lend-lease of the period of World War II as a financial instrument that ensured the national economic, geopolitical, military-strategic interests of the United States. Lend-Lease is also interpreted as a program of military-strategic supplies to the USSR on the terms of credits, loans, leases, payment with foreign exchange and gold reserves of the State return deliveries to the United States, the provision of services and information. The Lend-Lease program was used in relation to more than forty beneficiary countries, including the USSR during the Great Patriotic War. The routes for the delivery of lend-lease cargo to the territory of the USSR were studied from the point of view of logistics supply schemes; infrastructure and economic security; security; military-strategic importance; types of delivery, volumes and structure of goods. In terms of the volume and military-strategic importance of lend-lease cargo transportation in the USSR in 1942–1945, the most effective was the Far Eastern route and the ALSIB air route. A significant contribution to the provision of the rear and front was made by the Petropavlovsk-Kamchatsky seaport. Based on documentary sources from the funds of the State Archive of the Kamchatka Territory, the modernization of the Petropavlovsk-Kamchatsky sea fishing port, carried out under the Lend-Lease program, is being investigated. The structure of cargo transit from the USA

to the Petropavlovsk-Kamchatsky seaport has been identified and systematized. For the study of the unique system of the aviation chain of Kamchatka military airfields, documents of the State Archive of the Kamchatka Region, the 865th Fighter Regiment, stationed during the Great Patriotic War on the Kamchatka Peninsula and further to Kazan, from where the planes were already arriving at the front. The question of the significant role of the USSR in the post-war reconstruction and development of the countries of people's democracy was raised, assistance was provided in the payment of their debt obligations under Lend-Lease.

Keywords: lend-lease; Great Patriotic War; fight against Hitlerism; USSR; USA; credit; international relations

For citation: Galas M.L. The role of American lend-lease for the USSR during the Great Patriotic War. *Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University*. 2025;15(2):140-148. DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-2-140-148

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время, когда вследствие санкционной политики США в отношении России торговые, финансово-экономические отношения между странами минимизированы, но потенциал взаимовыгодных сделок значителен, стороны пытаются найти точки соприкосновения интересов, выработать новые механизмы эффективного взаимодействия. В этой связи актуален исторический опыт финансово-экономического сотрудничества СССР и США по программе ленд-лиза и экспортно-импортных операций в период Великой Отечественной войны.

Страны Европы и постсоветские лимитрофы нагнетают эскалацию вокруг украинского конфликта и открыто заявляют о подготовке к возможной войне с Россией, создавая угрозу третьей мировой войны. США, несмотря на разворот к протекционизму с приоритетом задач промышленного роста, развития инновационных технологий, дефицита внешнеторгового баланса, сохраняет лидирующие позиции в мире по поставкам товаров и услуг в более чем 90 стран мира, в том числе и страны Евросоюза. В 2024 г. крупнейшие военно-промышленные корпорации получили заказы на 750 млрд долл. и в краткосрочной перспективе планируют увеличить производство отдельных видов стратегического вооружения до 30%.

Инструмент ленд-лиза, активно применявшийся США в годы Второй мировой в отношении более 40 стран, в 2022 г. вновь применяется США для урегулирования военных поставок Украине. Есть основания полагать, что институт ленд-лиз будет использован США и для организации торговли вооружением и с другими странами. Изучение инструмента ленд-лиза на примере периода Второй мировой и Великой Отечественной войн позволит понять выгоды и риски его применения в современных условиях.

Внимания заслуживает история логистической организации поставок грузов на территорию нашей страны. Сегодня Дальневосточное направление объявлено приоритетным для современной России, наряду с Арктикой и Сибирью. В связи с этим наиболее интересным представляется

изучение Дальневосточного маршрута поставок по программе ленд-лиза в Великой Отечественной войне. Неопубликованные документы и материалы Государственного архива Камчатской области открывают неизвестные страницы истории Дальневосточного ленд-лиза, Камчатского морского порта, военной авиации в годы войны, помогают понять перспективы развития этого региона как транспортной артерии, стратегического центра, торгово-экономической сети.

ЛОГИСТИКА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В СССР ПО ПРОГРАММЕ ЛЕНД-ЛИЗА

Программа поставок ленд-лиз из США в Советский Союз осуществлялась в рамках четырех межгосударственных протоколов¹. Обеспечение поставок грузов во многом определялось логистическими условиями, инфраструктурой и уровнем безопасности. На первом этапе реализации программы ленд-лиза в период с июля по декабрь 1941 г. до 40% поставок проходило по арктическому маршруту (путь от Восточного побережья США к Мурманску). Он был относительно быстрым (до двух недель), но наиболее уязвимым: атаки воздушных и морских военных сил фашистской Германии поразили около 15% поставляемых грузов вместе с конвоями судов [1, с. 3–7; 2, с. 30–32].

Трансиранский маршрут ленд-лиза — путь от портов Восточного побережья США до Ирана — более длительный (около двух месяцев) — был запущен в ноябре 1941 г. Маршрут требовал значительных инвестиций в промышленность, транспортную

¹ «Московский» от 29.09.1941 г. (функционировал с 01.10.1941 г. до 30.07.1942 г.); «Вашингтонский» от 06.10.1942 г. (действовал до 30.06.1943 г.); «Лондонский» от 19.10.1943 г. (действовал до 30.06.1944 г.); «Оттавский» от 17.04.1944 г. (формально завершён 12.05.1945 г.). Поставки были пролонгированы до завершения войны СССР с Японией, т.е. до сентября 1945 г. С советской стороны этот протокол получил название «Программа 17 октября 1944 г.»; а в США он трактовался как программа «Майл-пост» («Программа 17 октября 1944 г.» предусматривала поставки дооборудования на сумму 685 млн долл. в счёт американского кредита для восстановления разрушенного в военные годы народного хозяйства).

инфраструктуру Ирана, а также принятия серьезных геополитических, военно-стратегических мер со стороны СССР и Великобритании.

Американская сторона построила два порта, железную дорогу и Трансиранское шоссе. На территории Ирана работали автомобильные заводы, управляемые американской корпорацией General Motors, и занимались они также сборкой автомобилей «Доджей», «Виллис», грузовых «Фордов», «Шевроле», английских «Остинов» и «Бедфордов». Дополнительно в Андимешке и Хорремшехре были построены автомобильные заводы, которые по окончании Великой Отечественной демонтированы и вывезены в Советский Союз.

Всего за период 1941–1945 гг. было собрано и доставлено в СССР через порты Персидского залива более 180 тыс. автомобилей. Помимо автомобилей по персидскому пути шло морское оборудование для нужд военного флота [3, с. 27–36; 4, с. 119–124]. Если в ноябре 1941 г. из Ирана в СССР шло до 3 тыс. т грузов, то уже к весне 1942 г. в 20 раз больше. В доставке грузов участвовали суда Каспийской флотилии СССР и поставляемый по ленд-лизу автомобильный транспорт, управляемый советскими шоферами. Автомобильные трассы проходили через Тегеран, Астару и Баку, а также использовались маршруты Тегеран–Ашхабад и Джульфа–Орджоникидзе (современные Владикавказ и Северная Осетия).

Черноморский маршрут стал активно функционировать уже на завершающем этапе Великой Отечественной войны в начале 1945 г. после освобождения Греции от гитлеровских захватчиков.

Дальневосточным маршрутом доставлялось 47% тоннажа ленд-лизовских грузов, трансиранским — 24%, арктическими конвоями — 23%, черноморским — 4%, через советскую Арктику (Архангельск и Молотовск, современный Северодвинск) — 3%. Дальневосточный маршрут превысил трансиранский на 50%, международный арктический — на 52%, советский арктический — на 95%, черноморский — на 92%².

Важнейшую роль в перегонке боевых самолетов в СССР сыграли авиамаршруты. Один из них проходил через территорию Южной Атлантики, Африки и Персидский залив, а второй — Аляску, Чукотку и Сибирь (легендарный АЛСИБ) [5]. Маршрут АЛСИБа обеспечивала Камчатская область. Задача организации авиалинии «Аляска — Камчатка» была

поставлена американским президентом весной 1942 г. Мотив был стратегический для США, в то время находившихся в состоянии войны с Японией и нуждавшихся в авиабазах тяжелых бомбардировщиков на территории советского Приморья и Камчатки для нанесения ударов по противнику и технического обслуживания. Кроме того, США были заинтересованы в коммерческих рейсах, к которым можно отнести и ленд-лизовскую перегонку американских самолетов для военных нужд СССР. Поэтому организация авиалинии на пути к Владивостоку с посадочными площадками в США обеспечивала США возможность быстрой переброски сил военной авиации в этот регион. Советские пилоты принимали американские самолеты на базе США в г. Номе и перегоняли их через Берингов пролив в Камчатский Анадыр, далее по авиаципелу в Якутск, Красноярск, Омск, Свердловск и в Казань, откуда боевые машины поступали на фронт [5].

Советское руководство приняло решение об организации АЛСИБ в июле 1942 г. Была организована специальная миссия по приемке самолетов: русские летчики и техники проходили обучение у американских специалистов и пилотировали самолеты непосредственно с авиазаводов американского города Фэрбенкс. Авиационная военная перегоночная трасса АЛСИБ после капитуляции Японии прекратила работу. По авиалинии АЛСИБ СССР получил около 8 тыс. самолетов (в их числе 2,6 тыс. истребителей Белл Р-39 «Аэрокобра», 2,4 тыс. Р-63 «Кингкобра», 363 бомбардировщика А-20 «Дуглас»/«Бостон», 732 средних бомбардировщика В-25 «Митчел»), что составило половину от всех доставленных по ленд-лизу самолетов и треть всех авиапоставок из США, Великобритании и Канады [2, с. 128]. Накануне Курильской боевой операции, состоявшейся 18 августа — 1 сентября 1945 г., для Камчатского морского авиаполка со станции технического обслуживания г. Советская Гавань были доставлены летающие лодки ПБН-1 «Каталина»³.

К 1944 г. на Восточном побережье Камчатского полуострова выстроена цепь аэродромов, соединившая г. Петропавловск-Камчатский и п. Анадыр. Гидрометеослужба Тихоокеанского флота и ее морская обсерватория внесли значительный вклад в обеспечение прохода судов и перегонку

² URL: <https://www.un.org/ru/about-us/history-of-the-un/preparatory-years>

³ Государственный архив Камчатской области. Ф. 176, оп. 1, д. 46, л. 20–33; Государственный архив Камчатской области. Ф. 140, оп. 1, д. 68, л. 15, д. 58, л. 3–15; д. 613, л. 1–153; История 865 истребительного полка. 1942–1945 гг. Хранится в канцелярии в/ч 54899.

самолетов по программе ленд-лиз, предоставляя метеосводки для американских и советских служб, осуществляли научные программы по исследованию и прокладыванию морских и воздушных трасс Камчатки [5].

Программа ленд-лиза позволила модернизировать Петропавловск-Камчатский рыбный порт, на базе которого за 1942–1945 г. был построен военно-морской порт (далее — КМП), активно осуществлявший оборот международных грузов: промышленное оборудование, строительную и иную технику (краны «Виллей» и «Браунинг», моторы, автомобили «Студебеккер», самосвалы «Дженерал Моторс», дизельные двигатели «Атлас империал», тракторы «Патермиллер»), различные нефтепродукты, продовольствие, пресную воду, медикаменты, уголь, иные стратегические грузы.

Условия фарватера Авачинской губы, на побережье которой расположен КМП, позволили осуществлять круглогодичную навигацию крупнотоннажных морских судов [6, с. 5–10]. КМП проводил экспортно-импортные грузовые операции не только с такими крупными организациями, как АМТОРГ, Правительственная закупочная комиссия, Наркомвнешторг, Техноимпорт (Всесоюзное объединение для ввоза оборудования технической промышленности), Машиноимпорт (Всесоюзное импортное объединение), Разноимпорт (Всесоюзное объединение для ввоза товаров), Разноэкспорт (Всесоюзное объединение для вывоза товаров), Союзнефтеэкспорт (Всесоюзное объединение по экспорту и импорту нефтепродуктов), Экспортхлеб (Всесоюзное экспортно-импортное объединение), но и с частными компаниями США⁴.

КМП принял по программе ленд-лиз большую часть военных кораблей, приписанных Тихоокеанскому флоту ВМФ: десантные суда (41 единица, что составило 95% от общих ленд-лизовских поставок для ВМФ СССР), тральщики (65 единиц — 78%); торпедные катера (39 единиц — 41%); большие «охотники» (32 единицы — 41%); сторожевые корабли (28 единиц — 100%)⁵.

Согласно отчету Госдепартамента США, через Дальневосточный маршрут по программе ленд-лиза в период с июня 1941 г. по сентябрь 1945 г. перевезено 8,7 млн т грузов, что составило около 50% общего объема таких грузоперевозок [7; 8, с. 802–803].

РОЛЬ ПРОГРАММЫ ЛЕНД-ЛИЗА В БОРЬБЕ СССР С ГИТЛЕРИЗМОМ

Основные поставки в СССР по программе ленд-лиза пришлось на 1943–1945 гг., когда наша страна добилась перелома в Великой Отечественной войне. По расчетам Госплана СССР программа ленд-лиза, с учетом стоимости поставок, составила 4% от валового продукта народного хозяйства страны в этот период. В это же время между СССР и США осуществлялись экспортно-импортные операции по закупке стратегически важных товаров для Советского Союза. В таком контексте программа ленд-лиза не внесла значительного стратегического и экономического вклада в Великую Победу. Аналогичные выводы сделаны также рядом зарубежных исследователей [9; 10, с. 252; 11; 12, с. 88–90].

Однако по программе ленд-лиза в Советский Союз поставлялись товары военного назначения, не производившиеся в достаточном количестве, например: торпедоносцы составили 68% к объемам советского производства машин такого типа, истребители — 16,2%, бомбардировщики — 20%, гидросамолеты — 37%. К концу 1942 г. в СССР наладили выпуск современных истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков. Всего за годы Великой Отечественной войны было выпущено более 63 тыс. истребителей, 37,5 тыс. штурмовиков, 21,1 тыс. бомбардировщиков, 17,3 тыс. транспортных и 4 тыс. учебных самолетов. Если же произвести подсчет по фронтовым боевым самолетам с учетом 4171 истребителя, полученного из Великобритании, то 7484 самолета, поступившие по программе ленд-лиза, от 77 479 фронтовых истребителей и бомбардировщиков, изготовленных советской промышленностью, составят всего 23%. В структуре военно-воздушных сил лендлизские авиапоставки составили по разным расчетам от 12 до 16%⁶ [13, с. 44–47; 14, с. 70; 15, с. 71–75].

США также поставлено бронетехники — 12 000 единиц (против отечественных 105 300 единиц), автомобилей — 427 300 единиц (против 265 50), мотоциклов — 35 200 единиц (против 27 200), локомотивов — 1977 (против 825); взрывчатых веществ — 189% по отношению к производимым в стране, алюминия — почти равное (с разницей в 6%) количество с производимым; меди — на 13% превысила отечественное ее производство, авиабензина — 182% к советским объемам его производства.

⁴ Государственный архив Камчатской обл. Ф. 14, оп. 1, д. 68, л. 9.

⁵ Государственный архив Камчатской обл. Ф. 88, оп. 1, д. 87, л. 79; д. 1, л. 57.

⁶ Государственный архив Камчатской области. ф. 14, оп. 1, д. 68, л. 9.

СССР превзошел Третий рейх и его союзников по производству танков, самоходных артиллерийских установок, но уступал почти в два раза в производстве автомашин и тягачей. По оценке А. И. Микояна, ленд-лизские автомобили помогли увеличить маневренность Красной армии [14, с. 70; 16, с. 150–360].

Поставки танков составили 12% от отечественного производства, при этом боевые качества импортных танков были ниже отечественных, но их задействовали для выполнения поддерживающих задач в сражениях 1942 г. под Харьковом, Сталинградом, в Крыму, при отражении наступления противника в районе Волги и Кавказа. За 1941–1945 гг. поставки бронетехники (танков, БТР и САУ) по отношению к отечественному производству составили 17,6%, автомашин — 163%, локомотивов — 240%, железнодорожных вагонов — 1020%, мотоциклов — 136%.

В опубликованном 01 марта 1944 г. в газете «Правда» государственном отчете по роли ленд-лиза в приближении Великой Победы заявлялось, что объем поставок союзниками продовольствия составил 3,5% от продовольственных запасов страны.

Из отчета президента США Гарри Трумэна Конгрессу следует, что на 2 сентября 1945 г. обратный ленд-лиз из СССР составил 2,2 млн долл. При этом весь экспорт из СССР в США в период с сентября 1941 по конец декабря 1945 г. составил 223,2 млн долл. Экспорт из США в СССР за период с октября 1941 г. по конец июня 1944 г. составлял 6 млрд долл. В целом за годы Второй мировой войны поставки США по программе ленд-лиза оцениваются в 50 млрд долл., из них: поставки в Великобританию более 30 млрд долл., в СССР 11 млрд долл., во Французскую Республику более 3 млрд долларов, Китай 1,6 млрд долл.

В рамках обратного ленд-лиза СССР предоставлял для США аэродромы для авиации, обслуживание и заправку самолетов, железнодорожные и автомобильные перевозки. Госсекретарь США Э. Стеттиниус сообщал, что американские корабли заходили в советские порты, СССР оплачивал все расходы по топливу, продуктам, медицинскому обслуживанию, ремонту судов. Также СССР отправлял в США природные ископаемые и материалы: хромовую и марганцевую руды, платину, иридий, палладий, драгоценные камни, нефтепродукты, лесоматериалы, химические концентраты. Обратный ленд-лиз из Великобритании (вместе с Австралией и Новой Зеландией) составил 6,8 млрд долл.; Франции — 868 млн долл.; Бельгии — 191 млн долл.; Китая — 3,7 млн долл.; Нидерландов — 2,4 млн долл. [16, с. 150–360; 17; 18].

На завершающем этапе Второй мировой войны Конгресс США дополнил так называемый закон о ленд-лизе запрещающей нормой относительно предоставления помощи странам, угрожающим безопасности США.

Угрозой послевоенному миру стало ядерное стратегическое оружие, поступившее на вооружение США в июле 1945 г. Президент США Гарри Трумэн дал приказ начальнику штаба Армии США генерал-лейтенанту Дуайту Эйзенхауэру начать разработку военного плана «Тоталити» по ядерной бомбардировке двадцати крупных городов СССР (Москвы, Горького, Куйбышева, Свердловска, Новосибирска, Омска, Саратова, Казани, Ленинграда, Баку, Ташкента, Магнитогорска, Тбилиси, Грозного и др.). СССР больше не рассматривался как союзник, а переведен в категорию предполагаемого противника.

Позднее, 19 декабря 1949 г., Комитетом начальников штабов США подготовлен план «Дропшот» — нанесение ядерного удара по тремстам городам СССР. Советский Союз уже охарактеризован США как агрессор, и целью этого плана объявлено противодействие гипотетическому вторжению советских вооруженных сил в страны Западной Европы, Ближнего Востока и Японию.

Паритетный ядерный потенциал СССР, достигнутый к августу 1949 г., не позволил США перейти от гипотетических планов ядерных ударов к реальным. Советский Союз выбрал путь суверенного развития и, в отличие от послевоенных стран Европы, Восточной Азии, Ближнего Востока, не допустил вовлечения в финансово-экономическую и политическую зависимость от США, самостоятельно восстанавливал страну после победы. СССР упрочил свою роль в мире, создав союзный блок социалистических государств, которым оказывалась безвозмездная помощь — беспроцентные и льготные кредиты, ресурсное обеспечение нефтью, цветными металлами, продовольствием и даже погашение задолженности многих из них по американскому ленд-лизу. Также СССР закупал значительные объемы производимой этими странами продукции.

В качестве примера приведем беспрецедентную помощь СССР Польше в 1944–1960 гг.

В январе 1944 г. СССР профинансировал содержание армии на сумму более 700 млн руб., Варшава получила безвозмездно 60 тыс. т хлеба и др. В период советского послевоенного голода 1946–1947 гг., унесшего сотни тысяч жизней, Польше безвозмездно направлено 700 тыс. т зерна,

а в 1948 г. около 1,5 млн т. В 1945 г. Польше предоставлено 10 млн долл., а в 1948 г. — 27,875 млн долл. Советский Союз взял на себя половину расходов по восстановлению Варшавы. В 1956 г. СССР простил Польше долги более чем на 2 млрд руб. и предоставил новый заем на 800 млн руб.

Всего безвозмездная помощь Советского Союза Польше составила 600 млрд долл., и 15% выплачиваемых ФРГ репараций на сумму 2,3 млрд долл. В сравнении, США по плану Маршала предоставили Франции кредит на 2,5 млрд долл. [19, с. 39–145].

В январе 1971 г. Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев высказал первому секретарю ЦК Польской объединенной рабочей партии (ПОРП) Э. Гереку мнение о политически некорректном курсе предшествующего польского лидера Польской рабочей партии 1943–1948 гг. (позднее в 1956–1970 гг. — ПОРП), который «грызся» с советским партийным руководством «за каждую копейку» подобно «лавочнику» [20, с. 700].

В 1972 г. в Вашингтоне между СССР и США подписано соглашение о порядке погашения долгов по ленд-лизу⁷, в котором советская сторона обязалась до 2001 г. выплатить 722 млн долл. [4, с. 142–153]. Платежи были остановлены СССР после принятия поправки Джексона-Вэника, т.е. с введением торговых санкций. Долговые обязательства по ленд-лизу Российская Федерация выполнила в августе 2006 г. в рамках расчетов с «Парижским клубом»⁸.

ВЫВОДЫ

Фактически поставки по программе ленд-лиза США начали выполнять в полном объеме лишь в 1943–1944 гг. на этапе коренного перелома в Великой Отечественной войне в пользу СССР. К весне 1945 г. по мере завершения военных действий в Европе поставки сокращались, но были пролонгированы до 2 сентября 1945 г., когда СССР одержал победу над милитаристской Японией — противником США в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В октябре 1945 г. поставки осуществлялись точно, лишь по дополнительным заказам СССР.

Ленд-лиз сыграл в войне поддерживающую роль СССР, но не имел стратегического значения для

Великой Победы. Советский Союз в противостоянии с фашистским блоком рассчитывал лишь на себя, поэтому заказывал в США только товары и ресурсы, которые производил недостаточно в связи с массовой мобилизацией граждан и недостатком рабочих рук в тылу.

Выстраивание логистической системы поставок ленд-лиза военно-стратегического, двойного и потребительского назначения было сопряжено со значительными финансовыми, ресурсными, технологическими, кадровыми инвестициями СССР в производственную, машинно-техническую, медицинскую, продовольственную инфраструктуру регионов и территорий, по которым были проложены маршруты доставок [21]. Обеспечение их безопасности во многом зависело от хода боевых действий на фронтах. Важнейший вклад в доставку военно-стратегических грузов сыграли Дальневосточный маршрут, авиационная трасса АЛСИБ, Петропавловск-Камчатский морской порт и его гидрометеослужба, авиационные полки Камчатского полуострова.

Соединенные Штаты выгодно вложили капиталы в инфраструктуру Трансиранского маршрута (автомобильная промышленность, железнодорожные и шоссейные коммуникации, нефтедобыча и нефтепереработка) на территории Ирана, который, попав под политическое давление США, рассчитывался по кредитам ленд-лиза долгие годы [22].

Ленд-лиз для СССР был наиболее масштабным, что стимулировало развитие американской промышленности (станко-, приборо-, машиностроения, химической, фармакологической, продовольственной, перерабатывающей), сельского хозяйства, финансовой сферы, ВПК. Бюджет США существенно пополнили выплаты стран-бенефициаров по кредитам, займам, заказам [23]. В результате США в послевоенные десятилетия активно наращивали свой экономический и военный потенциал, обеспечивая личное внутреннее процветание и международное доминирование.

В послевоенный период СССР не связал себя экономической зависимостью от США по плану Маршала и Бреттон-Вудской казначейской финансовой системой. Уже в 1945 г. США рассматривали СССР как потенциального противника своим геополитическим интересам, а в 1949 г. как гипотетического агрессора, обладающего стратегическими ядерным оружием, паритетным американскому. Мир вступил в период так называемой холодной войны — противостояния двух крупнейших держав и разных экономических и ментальных систем.

⁷ Соглашение между правительствами СССР и США о торговле от 18.10.1972 г.

⁸ Постановление Правительства РФ от 07.12.1996 № 1460 «Об урегулировании задолженности бывшего СССР перед странами — членами Парижского клуба и другими официальными кредиторами». URL: <https://base.garant.ru/136713/>

СССР не только самостоятельно восстановил свою экономику, но и внес значительный вклад в становление народной демократии Восточной Европы, предоставляя помощь в оплате ленд-лизовских долгов, продовольствие, ресурсы, беспроцентные или преференциальные кредиты, участвуя в строительстве коммуникаций и инфраструктуры городов, крупных промышленных объектов, принимая на себя экспортный поток из этих стран.

В годы войны выплата долга СССР по ленд-лизу осуществлялась из золотого государственного запаса, валютных резервов, бюджета страны, обратным ленд-лизом в США, обслуживанием

американских военно-морских и авиационных баз. Помимо ленд-лизовских заказов СССР осуществлял значительно превосходящую их экспортную деятельность в США, делал оплачиваемые коммерческие дополнительные заказы. Процесс выплаты по ленд-лизовским процентам был длительным в связи с периодами осложнения межгосударственных отношений между сторонами и введением США дискриминационных санкций против СССР. Рассчитался по ленд-лизовским обязательствам уже правопреемник СССР — Российская Федерация, принявшая на себя долги бывших союзных республик и ряда стран, входивших в состав Совета экономической взаимопомощи.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Зимонин В. П. Северные морские конвои в сравнении с другими маршрутами ленд-лиза. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Сборник. Москва: Андреевский флаг; 2000. 364 с.
2. Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Сборник. Москва: Андреевский флаг; 2000. 364 с.
3. Красноженова Е. Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны (1941–1945). *Научно-технические ведомости СПбГПУ*. 2017;8(3):27–36. DOI: 10.18721/JHSS.8303
4. Сборник торговых договоров и соглашений по торгово-экономическому сотрудничеству СССР с иностранными государствами (на 1 января 1977 г.). М.: Экономика; 1977. 435 с.
5. Галас М. Л. Дальневосточное направление ленд-лиза в период Великой Отечественной войны: Камчатка в организации транзита грузов. *Вопросы истории*. 2021;6–1:4–18. URL: <https://www.elibrary.ru/ylpbfg>
6. Виноградов А. Н. Краткая записка об истории строительства порта в Петропавловске-Камчатском в 1942–1945 гг. *Краеведческие записки*. Вып. 9. Петропавловск-Камчатский. 1995; 166 с.
7. Кириленко Г. В. Экономическое противоборство сторон. От поражений к Великой Победе. М.: Подольская фабрика офсетной печати; 2011:238.
8. Long E. Cobras over the Tundra. Washington: Arktika Pub; 1992. 239 p.
9. Reynolds Ed.D., Kimball W.F., Choubarian A. O. Allies at war: The Soviet, American and British experience, 1939–1945. New York:1994. 456 p.
10. Джонс Р. Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США в СССР во Второй мировой войне, 1941–1945. Москва: Центрполиграф; 2015. 349 с.
11. Kimball W.F. The Most Unsordid Act: Lend-Lease. 1939–1941. Baltimore; 1969. 292 p. URL: <https://archive.org/details/mostunsordidactl00kimb7>. Кириленко Г. В. Экономическое противоборство сторон. От поражений к Великой Победе. М.: Подольская фабрика офсетной печати; 2011:238.
12. Maps, tables, appendixes, bibliography, notes and index. *Journal of American History*. 1971;58(3):802–803.
13. Королев Е. Летопись логистики: авиационная составляющая ленд-лиза. *Логистика*. 2020;6(163):44–47.
14. Куманев Г. А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск: Русич; 2005:70.
15. Лебедев И. П. Еще раз о ленд-лизе. *США: Экономика. Политика. Идеология*. 1990;1:71–75.
16. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941–1945. Т. 1. Москва: Политиздат; 1984. 510 с.
17. Twenty-fifth report to Congress on lend-lease operations. United States. President Full view. Lend-lease Fiscal operations. March 11, 1941 — June 30, 1947. 252 p.
18. Херринг Дж. Экономическая помощь в ялтинский период. Ялта. 1945 год: проблемы войны и мира. Москва: РАН, Институт военной истории МО РФ; 1992. 560 с.
19. Орехов А. М. Очерки истории экономических отношений СССР и ПНР (1944–1957 гг.). Москва: Индрик; 2017. 272 с.
20. Польша в XX в. Очерки политической истории. Москва: Индрик; 2012. 952 с.

21. Акопянц А. С. Маршруты поставок по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. *Вопросы новой экономики*. 2020;3–4(55–56):79–86. URL: <https://www.elibrary.ru/pkjtsb> (In Russ.).
22. Линец С. И., Линец А. С., Илясова А. А. Трансиранский маршрут ленд-лиза в период Великой Отечественной войны: создание, функционирование, итоги деятельности. *Известия Воронежского государственного педагогического университета*. 2023;2(299):119–124. DOI: 10.47438/2309-7078_2023_2_119
23. Быстрова И. В. Ленд-лиз для СССР: экономика, техника, люди (1941–1945 гг.). М.: Издательство «Кучково поле»; 2019. 480 с.

REFERENCES

1. Zimonin V. P. Northern sea convoys in comparison with other Lend-Lease routes. *Severnye konvoi: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty*. Sbornik. Moscow: Andreevskij flag; 2000. 364 p. (In Russ.).
2. Suprun M. N. Lend-lease and northern convoys. *Northern Convoys: Research, memoirs, documents*. Collection. Moscow: Andreevsky flag, 2000. 364. (In Russ.).
3. Krasnozhenova E. E. The Trans-Iranian transport route during the Great Patriotic War (1941–1945). *Scientific and technical bulletin of SPbGPU*. 2017;8(3):27–36. (In Russ.). DOI: 10.18721/JHSS.8303
4. Collection of trade treaties and agreements on trade and economic cooperation of the USSR with foreign states. Moscow: Ekonomika; 1977. 435 p. (In Russ.).
5. Galas M. L. The far eastern direction of Lend-Lease during the Great Patriotic War: Kamchatka in the organization of cargo transit. *History issues*. 2021;6(1);4–18. URL: <https://www.elibrary.ru/ylpbfg> (In Russ.).
6. Vinogradov A. N. A brief note on the history of the construction of the port in Petropavlovsk-Kamchatsky in 1942–1945. *Local history notes*. Vyp. 9. Petropavlovsk-Kamchatskij; 1995. 166 p. (In Russ.).
7. Kirilenko G. V. Economic confrontation of the parties. From defeats to the Great Victory. Moscow: Podol'skaya fabrika ofsetnoj pechati; 2011. 534 p. (In Russ.).
8. Long E. Cobras over the Tundra. Washington. Arktika Pub; 1992:239 p.
9. Reynolds Ed. D., Kimball W. F., Choubarian A. O. *Allies at War: The Soviet, American and British experience, 1939–1945*. New York: 1994. 456 p.
10. Dzhons R. H. Lend-lease. Roads to Russia. U.S. military supplies to the USSR in World War II, 1941–1945. Moscow: Centrpoligraf; 2015. 349 p. (In Russ.).
11. Kimball W. F. The most unsordid act: Lend-Lease. 1939–1941. Baltimore; 1969. 292 p. URL: <https://archive.org/details/mostunsordidactl00kimb>
12. Maps, tables, appendixes, bibliography, notes and index. *Journal of American History*. 1971;58(3):802–803.
13. Korolev E. Chronicle of logistics: Aviation component of lend-lease. *Logistika*. 2020;6 (163):44–47. (In Russ.).
14. Kumanev G. A. Stalin's People's commissars say. Smolensk: Rusich; 2005:632 p. (In Russ.).
15. Lebedev I. P. Once again about Lend-Lease. *USA: Economics. Politics. Ideology*. 1990;1:71–75. (In Russ.).
16. Soviet-American relations during the Great Patriotic War 1941–1945. T. 1. Moscow: Politizdat; 1984, 510 p. (In Russ.).
17. Twenty-fifth report to Congress on lend-lease operations. Vol. 25–28. United States. President Full view. Lend-lease Fiscal operations March 11, 1941 — June 30, 1947. 252 p.
18. Herring Dzh. Economic assistance in the Yalta period. Yalta. 1945: Problems of War and Peace. Moscow: Rossijskaya akademiya nauk, Institut voennoj istorii MO RF; 1992. 560 p. (In Russ.).
19. Orekhov A. M. Essays on the history of economic relations between the USSR and the polish people's republic (1944–1957). Moscow: Indrik; 2017:272 p. (In Russ.).
20. Pol'sha v XX veke. Ocherki politicheskoy istorii. = Poland in the XX century. Essays on political history. Moscow: Indrik; 2012:952 p. (In Russ.).
21. Akop'yanc A. S. Lend-Lease supply routes during the Great Patriotic War. *Voprosy novej ekonomiki*. 2020;3–4(55–56):79–86. URL: <https://www.elibrary.ru/pkjtsb> (In Russ.).
22. Linec S. I., Linec A. S., Ilyasova A. A. The Trans-Iranian lend-lease route during the Great Patriotic War: Creation, functioning, results of activity. *Proceedings of the Voronezh State Pedagogical University*. 2023;2(299):119–124. (In Russ.). DOI: 10.47438/2309-7078_2023_2_119
23. Bystrova I. V. Lend-Lease for the USSR: Economy, technology, people (1941–1945). Moscow: Izdatel'stvo «Kuchkovo pole»; 2019. 480 p. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / ABOUT THE AUTHOR

Марина Леонидовна Галас — доктор исторических наук, доцент кафедры массовых коммуникаций, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация; член Совета Управления Президента Российской Федерации по обеспечению конституционных прав граждан, Российская Федерация

Marina L. Galas — Dr. Sci. (Hist.), Assoc. Prof. of the Department of Mass Communications, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation; member of the Council of the Presidential Directorate for Ensuring the Constitutional Rights of Citizens, Russian Federation

<https://orcid.org/0000-0002-1523-8287>

Lucera2008@yandex.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The author has no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 19.05.2025; принята к публикации 03.06.2025.

Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.

The article was received 19.05.2025; accepted for publication 03.06.2025.

The author read and approved the final version of the manuscript.