

ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР В ПЕРВЫЙ ГОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ: ОСОБЕННОСТИ, ПРОБЛЕМЫ, ИТОГИ

Рассматриваются особенности реализации концепции англо-американской экономической помощи по ленд-лизу в адрес Советского Союза в первый год Великой Отечественной войны (август 1941 – июль 1942 гг.) с позиций представления указанного этапа в качестве важнейшей вехи на пути становления системы военно-экономического сотрудничества в рамках антигитлеровской коалиции.

Ключевые слова:

Великая Отечественная война, Великобритания, Государственный Комитет Обороны, ленд-лиз, Народный Комиссариат Внешней Торговли (НКВТ), Первый протокол о поставках, СССР, Советская Закупочная Комиссия, США.

Проблема экономического сотрудничества СССР с США и Великобританией в период Великой Отечественной войны на условиях программы ленд-лиза* сегодня является одним из направлений, в рамках которого ведутся острые дискуссии. Одну из сторон представляют историки, чья критическая оценка вклада англо-американских поставок в дело Великой Победы почти не претерпела изменений со времен советской историографии. Их оппоненты «прозападной» ориентации склонны повторять аксиомы, заданные по ту сторону «железного занавеса», о решающей роли Соединенных Штатов в триумфе антигитлеровской коалиции, о том, что «без материальной помощи союзников русские не смогли бы устоять в 1941–1942 гг.» и т.д. [7, с. 53]. Последнее из указанных высказываний представляется наименее убедительным и является поводом для серьезного анализа особенностей и роли ленд-лиза в советских военных усилиях первого года войны против гитлеровских захватчиков.

Экономическое партнерство СССР с англо-американскими союзниками зародилось уже в летние месяцы 1941 г. на основе советско-британских дипломатических контактов. Лишь после обмена между Лондоном и Москвой военными и экономическими миссиями и подписания 12 июля 1941 г. Соглашения о совместных действиях в войне против Германии, Великобритания отправила в Советский Союз первую материальную помощь. 1 августа к причалам Архангельска пришвартовался британский корабль «Эдвенчур», в трюмах которого лежал минный груз. Спустя месяц по тому же маршруту в обход Сканди-

навии пришел первый английский караван «Дервиш» с вооружениями, боеприпасами, оборудованием на борту [19, лл. 39–40]. Сначала грузы поступали только из Англии и в обмен на товары или драгоценные металлы. Формально эти поставки и экономические отношения с Британией были закреплены 18 августа 1941 г. в соглашении «О товарообороте, кредите и клиринге». 6 сентября 1941 г., в ответ на тревожное послание из Москвы, И. Сталину было сообщено о возможности отправки стратегических материалов на основе ленд-лиза [17, с. 11]. Тем самым, при посредничестве британцев к делу снабжения Красной Армии осенью 1941 г. присоединялись пока еще нейтральные Соединенные Штаты, правительство которых, руководствуясь принятым 11 марта 1941 г. Законом о ленд-лизе, имело право поставлять «оборонные материалы» борющимся против агрессии народам. И уже во время работы Московской конференции 1 октября 1941 г., еще до официального распространения президентом Рузвельтом условий ленд-лиза на Советский Союз (7 ноября 1941 г.), представитель США А. Гарриман вместе с делегатом Британии У. Бивербруком поставил под секретным протоколом о поставках свою подпись.

Первый протокол отражал как заявку СССР, так и взятые союзниками обязательства по ее реализации на период до июля 1942 г. Англичане и американцы согласились поставлять, прежде всего, вооружения для фронта: 400 самолетов в месяц (300 истребителей и 100 бомбардировщиков); 500 танков в месяц (из них не более 50% малых); 5000 американских разведы-

* Ленд-лиз (Lend-Lease) – система передачи США займы или в аренду вооружения, боеприпасов, строительного сырья, различных товаров и услуг странами – союзниками по антигитлеровской коалиции [22, с. 301].

вательных автомобилей в течение 9 месяцев; 756 ед. 37-мм противотанковых орудий до истечения 9 месяцев из США и 500 2-фунтовых орудий из Великобритании и т.п. [3, лл.1–3]. В целом, Московское соглашение было ориентировано на снабжение Красной Армии боевой техникой, так как в условиях эвакуации промышленности производство отечественных образцов не позволяло восполнить потери. Страна, оказавшаяся к осени 1941 г. в состоянии экономического коллапса, отчаянно нуждалась в помощи. Между тем, период выполнения условий Московского протокола был отмечен рядом противоречий, сопровождавших становление «советского ленд-лиза» и отрицательно влиявших на количество поставок, их качество и сроки поступления.

Первые месяцы функционирования системы экономической поддержки СССР основной поток грузов поступал с Британских островов, а доля американской продукции оказалась меньше ожидавшейся. Возглавлявший наркомат внешней торговли (НКВТ) А. Микоян в письме на имя И. Сталина от 23 июля 1942 г. указывал: «Оценивая выполнение обязательств по Протоколу Англии и США, нужно отметить, что Англия приступила одновременно к выполнению своих обязательств и выполняла их более аккуратно, чем США. США приступили к выполнению своих обязательств позднее – поставки начали развиваться в полной мере лишь с марта 1942 г. Отсюда невыполнение обязательств по большинству позиций Протокола и наличие больших путевых остатков» [1, л. 24]. Этот факт был обусловлен поздним вступлением США в войну и медленным развертыванием американского военного производства. Всего же до конца 1941 года США поставили СССР 204 самолета вместо 600, предусмотренных по протоколу, 182 танка вместо 750 [8, с. 37].

Определенную роль в срыве поставок сыграли транспортные проблемы. Вплоть до второй половины 1942 г. из трех ключевых маршрутов в СССР (Атлантического, Тихоокеанского, Иранского) на пределе возможностей использовался лишь первый – из Исландии и Шотландии в порты Европейского Севера России. Находясь под воздействием немецких подводных лодок и самолетов, путь караванов вдоль Скандинавского побережья сопровождался значительными потерями судов и грузов. В результате атак противника на конвои из 1822 английских самолетов, отправленных в СССР в период действия

Первого протокола, 288 навсегда упокоились в северных водах. Из 2443 британских танков, погруженных на корабли, утонуло 470 и т.д. [24, р.112]. Уцелевшие встречали причалы Мурманска и Архангельска, первоначально не готовые к приему крупнотоннажных судов. Однако вследствие географического положения указанных портов (относительная близость к фронту) Государственный Комитет Оборона (ГКО) решился на реконструкцию их инфраструктуры, сделав эту задачу делом государственной важности.

Мероприятия по увеличению пропускной способности Архангельского порта осенью 1941 г. осуществлялись под руководством И.Д. Папанина, который постановлением ГКО от 15 октября был назначен уполномоченным по перевозкам в Белом море и Архангельском порту [10, л. 151]. В соответствии с новым постановлением ГКО от 9 ноября 1941 г. «Об Архангельском порте» за счет ряда организаций АМТП получал необходимый транспорт, средства для погрузочных работ, ледоколы, буксиры, рабочую силу [11, лл. 18–19]. Наделенный чрезвычайными полномочиями, знаменитый полярник сумел подчинить работу всех местных органов власти главной цели – приему и обработке караванов союзников [18, с. 46]. Однако по причине тяжелой ледовой обстановки в Белом море зимой 1941–1942 гг. Архангельский порт так и не заработал на пределе возможностей, приняв в 1941 г. лишь семь британских конвоев («Дервиш», PQ-1 – PQ-6). Остальные, начиная с PQ-7 и заканчивая частично PQ-16, прибывали в первой половине 1942 г. в незамерзающий порт Мурманск, восстановленный командой Папанина фактически с нуля в экстремальных прифронтовых условиях и ставший ключевым перевалочным пунктом советского ленд-лиза в процессе реализации Первого протокола. В результате с января по июнь 1942 г. через крупнейший порт Кольского полуострова на нужды фронта и тыла поступило 406,8 тыс. тонн различных грузов. Это количество в два с половиной раза превышало объем доставленного в Архангельск за последние три месяца первого года войны [16, с. 263].

Помимо отмеченных трудностей, становление программы ленд-лиза для СССР сопровождалось мелкими неувязками, также препятствовавшими нормальной работе системы поставок. Первые поступающие образцы техники, не всегда устраивали руководство СССР. Так, английские истребители «Харрикейн» были довольно

76 | несовершенными, со слабым вооружением, по сравнению с советскими и немецкими машинами. Не приходится удивляться, что уже в первом полугодии 1942 г. ГКО дважды ставил вопрос об их перевооружении [12, л. 88; 13, л. 117]. Иногда советские инстанции не соглашались принимать продукцию в том виде, в котором она предлагалась зарубежными поставщиками. Так, Наркомат ВМФ отказался принимать в 1942 г. аккумуляторы для подлодок в сухом виде, мотивируя это тем, что «приведение сухих батарей в рабочее состояние возможно только при условии сокращения программы производства отечественных батарей, т.к. производственная база промышленности в настоящее время значительно сокращена в связи с выходом из строя двух Ленинградских аккумуляторных заводов» [20, лл. 2–3]. Плохо упакованные вооружения часто прибывали с повреждениями и в сопровождении инструкций, не переведенных на русский язык, что свидетельствовало о слабой организации системы приемки ленд-лиза советскими представителями за границей.

Уже с самого начала было ясно, что существовавшие в Великобритании и США накануне войны советские торговые организации не в состоянии обеспечить отбор, приемку и отгрузку большого количества импорта. Когда обозначилась первая помощь СССР со стороны Британской Империи, все операции по ее оказанию находились в ведении небольшого Инженерного отдела советского Торгового представительства в Лондоне, а после прибытия на острова делегации Ф.И. Голикова – контролировались учрежденной в Великобритании военной миссией контр-адмирала Н. Харламова. Для улучшения организации поставок в октябре в Лондон была направлена группа из 14 военных специалистов. Только в Лондоне выяснилось, что почти никто из прибывших не знал английского языка. Не было среди них и некоторых крайне необходимых специалистов. Лишь из-за отсутствия в авиагруппе профессионала-вооруженца приемка в течение года направляла в СССР запчасти и вооружение по английским стандартам [18, с. 25]. С похожими трудностями зимой 1941–1942 гг. суждено было столкнуться и советскому предприятию «Амторг», выполнявшему торговые заказы правительства в Соединенных Штатах. Из семи сотрудников Артиллерийского отдела Амторга в США четверо «были мало знакомы с артиллерийскими вопросами» [6, с. 7]. Очевидно, что должно было пройти время, прежде

чем проблемы отбора, учета и контроля за отгрузкой англо-американской техники, обратили бы на себя внимание руководства СССР.

Лишь в конце февраля 1942 г. в целях улучшения приемки ленд-лиза в США была создана Советская закупочная комиссия во главе с представителем Наркомата обороны. При ней на основе групп военпредов НКВТ были образованы соответствующие отделы. Кроме того, были увеличены штаты военпредов, так что за важнейшими предприятиями, а также портами США и Великобритании удалось закрепить представителей НКВТ. По инициативе сотрудников СЗК состоялись конференции, на которых по «Московскому списку» были выработаны новые, более высокие (свыше 30% от стоимости) нормы комплектации техники боеприпасами и запасными частями. Советские специалисты предложили и новую систему доставки запчастей. Их стали отправлять не в порты, как ранее, а на специально созданные базы. Там детали сортировались и снабжались соответствующими документами, переведенными на русский язык [18, с. 76]. Это, безусловно, оказало позитивное влияние на процесс доставки в Советский Союз помощи из США и Британии, так как большую часть требований военпредов англичане и американцы принимали к сведению. Труднее оказалось устранить те недостатки в снабжении, которые имели место, главным образом, по вине советской стороны, причем на ее собственной территории. Например, глава морской секции военной миссии США в СССР контр-адмирал Олсен даже в самом конце войны указывал: «Нашими представителями замечено в Ваших портах, что обращение с материалом в некоторых случаях таково, что даже самая лучшая упаковка на экспорт не выдержит» [21, л. 147].

Перечисленные организационные сложности и опасности северного маршрута в сочетании с медленным наращиванием производства в Соединенных Штатах и отсутствием уверенности у англо-американцев в способности СССР выстоять привели к тому, что ко времени окончания действия Протокола союзники не исполнили взятые на себя обязательства. Из четырех подписанных за годы войны соглашений, именно Московскому суждено было стать в наибольшей степени сорванным. Большие задержки грузопотока из Западного полушария нашли отражение в справке А. Микояна: «Общее количество грузов, прибывших за указанный период, составляет

968,8 тыс. тонн... На 1 июля находилось в пути к портам СССР и портам Персидского залива 149 пароходов с грузами для СССР в количестве 759 тысяч тонн» [1, л. 10]. До конца июня 1942 г. Великобритания прислала в Советский Союз 1323 истребителя (из 1800), 1442 средних и легких танка (из 2250), 1049 легких бронетранспортеров «Брен» (из 1800), 338 2-фунтовых противотанковых орудий (из 500), 1576 противотанковых ружей (из 2300), 2636 грузовиков (из 3000) и т.д. [24, р. 112]. Еще больший отрыв от обязательств наблюдался у США. За все время действия Первого протокола (1 октября 1941 г. – 30 июня 1942 г.) они поставили 267 бомбардировщиков (вместо 900), 278 истребителей (вместо 900), 363 средних танка (вместо 1125), 420 легких танков (вместо 1125), 16,5 тыс. грузовиков (вместо 85 тыс.) [9, с. 187–188]. Доля ленд-лиза для СССР с сентября 1941 г. по июль 1942 г. относительно к общему объему поставок в Советский Союз за период 1941 – 1945 гг. была мизерной и составила всего 9,4% (посчитано автором по [25, р. 481–482]). Лишь к ноябрю 1942 г. картина снабжения несколько улучшилась, когда со всеми остатками союзники передали Красной Армии 3296 самолетов (из 3600), 4697 танков (из 4500), 1853 танкетки (из 1800), 2300 противотанковых ружей (из 2000), 48210 автомобилей, 84000 пистолетов пулеметов и т.п., продолжая присылать грузы в счет номенклатуры Московского протокола [2, лл. 17–42].

Но так ли нуждался СССР в поставках по ленд-лизу на рубеже 1941–1942 гг.? Несомненно, нуждался. Однако количество поступивших вооружений, материалов и оборудования не могло удовлетворить колоссальные запросы РККА и советской промышленности. Данные о поставках англо-американской техники, даже с учетом показателей на ноябрь 1942 г., не идут ни в какое сравнение с производством отечественных образцов в те же сроки. За период с июля 1941 г. и по конец 1942 г. в Советском Союзе было произведено 29,2 тыс. танков и 29,9 тыс. самолетов без учета имевшихся в войсках к началу войны [5, с. 229]. Доля союзнических поставок в общем танковом и авиационном парке Красной Армии, таким образом, составила 14% и 10% соответственно (посчитано автором по [2, лл. 17–42; 5]). Схожая ситуация наблюдалась и с автотранспортом. 48 тыс. грузовиков и джипов, полученных СССР по ленд-лизу к ноябрю 1942 г. соотносятся с общим количеством уже имевшихся в армии к 22 июня, мобилизованных из

народного хозяйства в течение первых 18 месяцев войны и произведенных за 1941 – 1942 гг. 597 тыс. советских автомобилей как 1:12 (посчитано автором по [2, лл. 17–42; 23]). Можно утверждать, что поставки вооружений из США и Великобритании в рассматриваемый период не сыграли той важной роли, которую им изначально отводило правительство СССР.

С другой стороны, из одних только Соединенных Штатов было доставлено грузов весом 1389 тыс. тонн, где готовая техника, вооружения и боеприпасы составили лишь 279 тыс. т. Остальное пришлось на продовольствие (321 тыс. т.), металлы, продукцию химической и нефтяной промышленности (763 тыс. т.) [2, лл. 17–42]. Эти материалы способствовали развертыванию советского производства на эвакуированных заводах активнее, чем поставки изготовленной за рубежом техники содействовали успехам РККА в переломной битве за Москву. Поставки союзников в 1941–1942 гг. дали возможность компенсировать недостаток или отсутствие ряда необходимых для советского военного производства видов продукции и сырья. В их числе американские поставки стали, меди, алюминия, телефонного кабеля, кожи, обуви для армии [9, с. 189]. Причем некоторые виды ленд-лизевских материалов имели просто неограниченное значение. Например, пока в стране не был налажен выпуск метизов – пружин, стальных канатов, лент холодной прокатки, специальной проволоки, стальной катаной проволоки, болтов, гаек, заклепок и проволочных гвоздей и труб – танковая и авиационная отрасли до лета 1942 г. в основном работали на американских метизовых поставках [4, с. 121]. А передача в соответствии с постановлением ГКО СССР «Об увеличении выпуска листового проката из алюминиевых сплавов на № 150 НКПА в гор. Ступино» всего 40 импортных станков указанному заводу летом 1942 г. за два месяца позволила вывести его на проектные мощности [14, лл. 1–3; 15, л. 47]. Так или иначе, но Советский Союз, несмотря на недовольство политикой партнеров в области поставок, принимал все, что привозили суда в порты СССР, и стремился найти грузам ленд-лиза наилучшее применение.

В целом, анализ реализации Первого соглашения об экономических поставках для «русского фронта» позволяет увидеть всю совокупность факторов, под воздействием которых Московский протокол оказался выполненным англичанами и американцами в наименьшей степени

78 | по сравнению с последующими. Присутствовавшие на первых порах недостатки организационного свойства были постепенно устранены, и работа по снабжению РККА ближе ко второй половине войны наладилась. Однако верно и другое – претворение в жизнь решений Московской конференции осени 1941 г. совпало с тяжелейшими боями первого периода Великой Отечественной, которые сопровождались огромными потерями РККА в людях и технике. Следуя логике событий, необходимо признать, что Советский Союз, нуждаясь на рубеже 1941–1942 гг. в максимальных объемах экономической помощи, фактически получал ее в минимальных количествах. С этой точки зрения версия о решающем вкладе ленд-лиза в дело способности СССР остановить германский blitzkrieg является спорной.

Список литературы:

- [1] Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ). – Ф. 06. Оп. 4, д. 103.
- [2] АВП РФ. – Ф. 06. Оп. 4, д. 105.
- [3] АВП РФ. – Ф. 06. Оп. 3, д. 433.
- [4] Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. – М.: ГУ ВШЭ, 2004. – 311 с.
- [5] Вторая мировая война: итоги и уроки / П.А. Жилин, С.А. Тюшкевич, Н.Г. Андроников и др. – М.: Воениздат, 1985. – 447 с.
- [6] Кашцев А.В., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза. – Рига.: TORNADO, 2000. – 57 с.
- [7] Литвиненко В.А. Вклад ленд-лиза в военно-экономический потенциал СССР: мифы и реальность // СССР, его союзники и противники во Второй мировой войне. – М., 2010. – 188 с.
- [8] Петров П.С. Фактическая сторона помощи по ленд-лизу // Военно-исторический журнал. – 1990, №6. – С. 34–39.
- [9] Поздеева Л.В. Советский Союз: Феникс // Союзники в войне, 1941–1945. – М.: Наука, 1995. – с. 173–196.
- [10] Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 644. Оп. 1, д. 12.
- [11] РГАСПИ. – Ф. 644. Оп. 1, д. 14.
- [12] РГАСПИ. – Ф. 644. Оп. 1, д. 21.
- [13] РГАСПИ. – Ф. 644. Оп. 1, д. 36.
- [14] РГАСПИ. – Ф. 644. Оп. 1, д. 40.
- [15] Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 1562. Оп. 315, д. 1а.
- [16] Советско-американские отношения 1939–1945 / Под ред. Г.Н. Севостьянова. – М.: Международный фонд Демократия., 2004. – 792 с.
- [17] Супрун М.Н. Значение северных конвоев в организации военно-экономического сотрудничества СССР и союзников в 1941–1945 гг. // Управленческое консультирование. – 2005, №2. – С. 10–20.
- [18] Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. – М.: Андреев. флаг, 1997. – 364 с.
- [19] Центральный военно-морской архив (ЦВМА). – Ф. 928. Оп. 3, д. 31.
- [20] ЦВМА. – Ф. 13. Оп. 71, д. 232.
- [21] ЦВМА. – Ф. 13. Оп. 71, д. 423.
- [22] Энциклопедия российско-американских отношений. XVIII – XX века. / Авт. и сост. проф. Э.А. Иванян. – М.: Междунар. отношения, 2001. – 692 с.
- [23] Юшина Т.В. К вопросу о значении ленд-лиза в Великой Отечественной войне: монография. – Рязань.: РВАИ, 2007. – 124 с.
- [24] Beaumont J. Comrades in Arms. British Aid to Russia 1941–1945. – London.: Davis-Poynter, 1980. – 264 p.
- [25] Vail Motter T.H. The Persian Corridor and Aid to Russia. – Washington: Center of Military History United States Army, 2000. – 545 p.