

5. Безнин М.А. Крестьянский двор в Российском Нечерноземье. 1950–1965 гг. Вологда, 1991. С. 22.
6. Зима В.Ф. Голод в СССР 1946–1947 годов: происхождение и последствия. М., 199. С. 57.
7. Смыслов О.С. Василий Сталин. Заложник имени. М., 2003. С. 213.
8. Соколов Б.В. Берия: судьба всесильного наркома. М., 2003. С. 386.
9. Дерябин П. Стражи Кремля. М., 1997. С. 338.
10. Зима В.Ф. Указ.соч. С. 43.
11. Солженицын А.И. Архипелаг Гулаг. Малое собрание сочинений в 8-ми томах. М., 1991. Т. 7. С. 151.
12. Королев Ю.А. Кремлевский советник. М., 1995. С. 14.
13. Мерль Ст. Экономическая система и уровень жизни в дореволюционной России и Советском Союзе. Ожидания и реальность // Отечественная история. 1998. № 1. С. 107.
14. Уральская историческая энциклопедия. Екатеринбург, 1999. С. 265.
15. Безнин М.А. Указ.соч. С. 176.

В.Н. Мамяченков (УрГУ)

ЛЕНД-ЛИЗ В ЦИФРАХ: ПОВОДЫ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

Несмотря на то, что после окончания Второй мировой войны прошло уже несколько десятилетий, вопросы и загадки ленд-лиза продолжают будоражить умы историков. О нем написано уже столько, что трудно сказать что-нибудь новое. На сегодня наиболее принципиальным и дискуссионным остается, пожалуй, лишь один вопрос: была ли военно-экономическая помощь, оказанная Советскому Союзу его союзниками, решающим фактором того, что он смог отстоять свою независимость и стал одним из победителей во Второй мировой войне? Тема эта по понятным причинам непопулярна и старательно обходится исследователями и политическими деятелями. Нам известно лишь об одном ясном и смелом высказывании по этому поводу известного политического деятеля нашего недавнего прошлого – Александра Николаевича Яковлева. Безо всяких обиняков он в своей монографии написал следующее: «По моему мнению, без материальной помощи и прямого участия США победа в войне против нацизма была невозможной»¹.

Мы не ставили целью ответить на упомянутый вопрос в данной публикации, мы лишь попытались собрать воедино разрозненные данные об объемах ленд-лиза. На наш взгляд, собранные вместе и приведенные в сравнении с объемами производства тогдашнего СССР, они помогут дать беспристрастный ответ на этот вопрос.

Закон о ленд-лизе (т.е. о помощи займы) был распространен на СССР 7 ноября 1941 г. Общий объем поставок за годы Великой Отечественной войны составил 12,38 млрд. долларов (в том числе из США – примерно 11,32 млрд долларов, Великобритании – 1,01 млрд, Канады – 0,05 млрд²) в ценах того времени. В ценах 2000 г. это составляет 107,1 млрд. долларов. Общий вес поставок – более 15 млн тонн.

Перевозки осуществлялись преимущественно через Тихий океан – 47 %, а также через Южную Атлантику, Персидский залив и Иран – 24 % и Северную Атлантику – 23 %.

Основной перечень поставок выглядит следующим образом: см. табл.

До сих пор являются секретными ряд позиций по поставкам союзников. Так, нигде не публиковались данные о количестве поставленных в СССР в годы войны нефтеперегонных и химических заводов, бульдозеров, кранов, госпитального оборудования, хирургического инструмента, палаток, электроламп, мин, торпед, оптики и т.д.

По некоторым оценкам, поставки по ленд-лизу составили от уровня производства в СССР за военные годы:

- по вагонам железнодорожным – около 1000 %
- по паровозам – 240 %
- по автомобилям – 160 %
- по снарядам – 142 %
- по алюминию – 125 %
- по мотоциклам – 120 %
- по рельсам железнодорожным – 92 %
- по электровозам – 90 %
- по меди рафинированной – 82 %
- по радиолокационной аппаратуре – более 80 %
- по спирту высшей очистки – почти 80 %
- по взрывчатым веществам – 53 %
- по бензину авиационному – более 50 %
- по покрышкам автомобильным – почти 50 %
- по боевым кораблям – 32 %
- по пороху – 25 %
- по металлорежущим станкам – 23 %
- по тракторам – 21 %
- по зенитной артиллерии – 18 %
- по танкам и САУ-16 %
- по самолетам – 15 % (в том числе морская авиация – 29 %, фронтовые бомбардировщики – 20 %, фронтовые истребители – 16 %).

Объемы поставок продукции по ленд-лизу в СССР

	США	Великобритания	Канада
Авиадвигатели	15000	—	—
Алюминий первичный	256 тыс. т	35 тыс. т	36 тыс. т
Бензин авиационный	2,6 млн т из США, Великобритании и Канады		
Бензин автомобильный	242 тыс. т	—	—
Большие охотники за подводными лодками	78	—	—
Бронетранспортеры	5303	—	842
Бронза и латунь	35 тыс. т	—	—
Взрывчатые вещества (в том числе порох)	296 тыс. т	22 тыс. т из Великобритании и Канады	—
Грузовые автомобили	376000	—	—
Десантные суда	43	—	—
Джут	—	93 тыс. т	—
Дизель-электровозы	66	—	—
Железнодорожные вагоны	11156	—	—
Завод шинный в полной комплектации	1	—	—
Зенитные орудия	8000	—	—
Кабель телефонный	2 млн км	55 тыс. км	—
Каучук натуральный	—	103 тыс. т	—

Кожа	50 тыс. т	-	-
Консервы мясные	665 тыс. т	-	-
Легковые автомобили (джипы)	51000	-	-
Ледоколы	3	-	-
Листы броневые	5,2 тыс. т	-	-
Машины артиллерийско-технической службы	Более 2000	-	-
Мель рафинированная	388 тыс. т	33 тыс. т	-
Мотоциклы	35000	-	-
Никель	6,5 тыс. т	-	-
Обувь солдатская	15 млн пар	-	-
Олово	-	29 тыс. т	-
Паровозы	1900	-	-
Подводные лодки	105	-	-
Прессы	-	104	-
Проволока медная изолированная	182 тыс. т	-	-
Проволока бронзовая и латунная	7,3 тыс. т	-	-
Продовольствие прочее	3 млн 821 тыс. т на сумму 1,3 млрд. дол.	-	208 тыс. т пшеницы и муки
Продовольствие, медикаменты, заводское оборудование	-	На сумму 120 млн фунт. стерлингов	Количество и сумма н известны
Промышленное оборудование	-	На сумму 14 млн фунтов стерлингов (в том числе более 6000 станков)	Количество и сумма н известны
Противотанковые орудия	-	5000	-
Пулеметы	132000	-	-
Радиостанции	-	4000	-

Радиолокационное оборудование	-	1800 комплектов	-
Резина	81 тыс. т	-	-
Рельсы железнодорожные	622 тыс. т	-	-
Руда марганцевая	350 тыс. т	-	-
Самолеты	14795	7400	-
Сахар	610 тыс. т	-	-
Свинец	-	48 тыс. т	-
Сталь	2,5 млн т	-	-
Сваряды	-	47200000 ³	Около 1000000
Станки металлорежущие	38100	6500	-
Сторожевые катера	60	-	-
Танки	7500	4292	1188
Телефонные аппараты	0,5 млн	-	-
Ткань шерстяная	69 млн кв. м	-	-
Торговые суда	96	-	-
Торпедные катера	166	-	-
Тральщики	77	12	-
Тягачи	8000	-	-
Фрегаты	28	-	-
Цинк	42 тыс. т	-	-
Шины автомобильные	3,6 млн шт.	-	-

Необходимо иметь в виду также то, что качественные характеристики поставляемого оборудования нередко значительно превосходили их отечественные аналоги (так, вряд ли стоит всерьез сравнивать качественные характеристики советских и американских автомобилей или станков). Кроме того, некоторые виды поступавших по ленд-лизу материалов и техники в СССР вообще не производились (натуральный каучук, бронетранспортеры, десантные суда, неконтактные тралы, отдельные образцы радиолокационной и гидроакустической аппаратуры и т.д.).

Нельзя не сказать и о том, что в оценке эффективности ленд-лизовой помощи необходимо учитывать временной фактор. Так, поставленные союзниками в 1941–1942 гг. танки составили почти 96 % танков, выпущенных в СССР за первые полгода войны. К июлю 1942 гг. из 13,5 тыс. танков в составе РККА импортные машины составляли 2,2 тыс., т. е. 16 %. А, например, на Калининском фронте в это время их удельный вес составлял ни много ни мало 38 %. Поставленная же по так называемому Первому Протоколу о ленд-лизе авиатехника позволила на 40 % восполнить потери ВВС РККА с начала войны⁴.

И, наконец, надо по достоинству оценить бескорыстие наших союзников, которые (правда, после некоторых попыток с их стороны потребовать возврата долгов с процентами) предложили СССР оплатить только поставки гражданского оборудования, находившегося у него по состоянию на 2 сентября 1945 г. Но переговоры по этому вопросу были сорваны советской стороной и возобновились только в 1972 г. Тогда удалось достичь соглашения, согласно которому Советский Союз обязался выплатить США 722 млн долларов. И здесь опять-таки дальше уплаты 48 млн дело не пошло. И лишь в 1990 г. стороны установили новый срок погашения задолженности – 2030 г. – для оставшейся суммы долга – 674 млн долларов, что составляет менее 1% от общей стоимости поставок по ленд-лизу.

Примечания

1. Яковлев А.Н. Сумерки. М., 2003. С. 244.
2. По другим данным, общая сумма канадских поставок только до 30.04.1944 г. составила около 355 млн американских долларов (в ценах 2000 г. – 3,07 млрд долларов).
3. Единственная цифра, которая вызывает у нас сомнения.
4. Кубатько И., Кубатько О. Охота на флагманов. Смоленск, 2002. С. 257.