

## ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ЗАКУПОЧНАЯ КОМИССИЯ СССР В США: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ ЛЕНД-ЛИЗА

*И.В. Быстрова*

Автор характеризует деятельность Правительственной закупочной комиссии (ПЗК) СССР в США по реализации программы ленд-лиза. За период с 1942 по 1945 г. Комиссия проделала титаническую работу по размещению советских заказов в американских ведомствах, доставке в порты и отгрузке товаров из США в СССР, результатом чего стала отправка в СССР около 17,5 млн тонн грузов. Особое внимание уделено методам работы Комиссии, достижениям и противоречиям реализации программы. Дается обзор человеческих, технических, информационных аспектов сотрудничества союзников в рамках программы, которая сыграла большую роль в общей победе стран антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне.

**Ключевые слова:** ленд-лиз, Правительственная закупочная комиссия СССР в США, «Большая тройка», размещение заказов, погрузка и отгрузка товаров

The author studies practical activities of Government Purchasing Commission of the Soviet Union in the USA on realization of Lend lease program. For the period from 1942 to 1945 the Commission made titanic work on deployment of Soviet orders in the American governmental organs, delivery of Lend lease goods to ports in the USA and its shipment to the USSR. The result of that was shipment of 17,5 billion tons of goods to the USSR. Special attention is paid to the methods of the Commission's work, achievements and contradictions in the program realization. The essay is made of human, technical, informative aspects of cooperation of the Allies in the framework of the program which played great role in joint victory of the Allied forces in World War II.

**Key words:** Lend lease, Government Purchasing Commission of the Soviet Union in the USA, «Big Three», deployment of orders, loading and shipment of goods

DOI: 10.32608/1010-5557-2020-2020-131-141

---

*Быстрова Ирина Владимировна* – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник. ФГБУН «Институт российской истории РАН»; профессор. Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ).

**П**ервый руководитель Администрации ленд-лиза Э. Стеттиниус в вышедшей во время войны книге «Загадки ленд-лиза» процитировал свой доклад перед Конгрессом США 25 января 1943 г.:

«Эту помощь невозможно измерить в цифрах. Не существует стандартных оценок, с помощью которых, например, можно было бы сопоставить тысячу погибших русских солдат и тысячу истребителей. Все, кто погиб на полях сражений в Англии, Китае, России, в Африке и Азии, пали, защищая свою родину. Но эти народы воевали и воюют с нашим общим врагом. Их жертвы спасают жизни американцев. Пятилетняя борьба Китая с Японией, страшное бремя войны с нацистами, которое несет Красная Армия, оборона Англии и разрушение немецких промышленных центров английскими Королевскими ВВС, защита британским флотом жизненно важных морских коммуникаций – все это <...> спасает США от вторжения агрессора, помогает сберечь средства для победы и ускорить ее наступление»<sup>1</sup>.

Исходя из такого понимания значения ленд-лиза, руководство США должно было делать все возможное для оказания помощи СССР как стране, несшей «страшное бремя войны с нацистами».

С советской стороны ленд-лизом занимался сначала «Амторг», но размах и специфика поставок обусловили необходимость создания особого органа. В феврале 1942 г. была создана Правительственная закупочная комиссия СССР в США (ПЗК) Наркомата внешней торговли СССР (НКВТ). Первым председателем комиссии стал представитель Наркомата обороны СССР генерал-майор А.И. Беляев, ранее заместитель начальника штаба ВВС Красной Армии. В декабре 1943 г. председателем ПЗК был назначен генерал-лейтенант Л.Г. Руденко. Постановлением Совета министров СССР от 28 декабря 1948 г. комиссия была ликвидирована. В ее составе работало 30 отраслевых отделов, образованных на основе групп военных представителей НКВТ СССР. Руководили деятельностью ПЗК К.И. Лукашев – председатель «Амторга», контр-адмирал М.И. Акулин – начальник Артуправления НК ВМФ, Л.А. Разин – зам. председателя «Амторга», И.А. Еремин – председатель ВО «Машиноимпорт», П.С. Сельдяков – зам. председателя «Амторга», А.А. Ростарчук – зам. председателя «Амторга» и другие<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие Победы. М., 2000. С. 163.

<sup>2</sup> «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 – март 1945 г. // Исторический архив. 2013. № 5. С. 53.

В число задач ПЗК вошли – размещение советских заявок (реквизиций), инспекции материалов и оборудования, взаимодействие с соответствующими американскими органами (Военно-промышленная комиссия, Администрация ленд-лиза, отделения по поставкам различных министерств). Заявки должны были «пройти через более чем двадцать различных ведомств, что занимало от 3 до 4 недель, прежде чем заказ направлялся в соответствующую компанию для исполнения»<sup>3</sup>. Специальный правительственный орган – Администрация ленд-лиза (Office of Lend-lease Administration) был создан распоряжением президента США от 23 октября 1941 г.

Контроль над производством и распределением возлагался на, как его называли в документах ПЗК, «Военно-промышленный комитет» (ВПК – War Production Board), получивший «исключительные права». ВПК распределял ресурсы между основными потребителями: Армией, Флотом, Администрацией ленд-лиза, Управлением гражданского снабжения.

Был установлен следующий порядок размещения заказов (так называемых реквизиций) на ленд-лизовские товары: «все реквизиции <...> направлялись в Администрацию ленд-лиза, которая должна одобрить эти реквизиции и выделить фонды для приобретения требуемых данной страной товаров». Все заказы должны были получить пропуск, или «клиринг». После одобрения они направлялись в Отделы снабжения Армии, Флота, Морской комиссии, Министерства финансов и Министерства земледелия. Эти агентства занимались размещением заказов на товары, затребованные в реквизициях. В случае если агентство, например Армия США, выражала несогласие с решением Администрации ленд-лиза, аргументируя это тем, что товар необходим для США, и его не следует передавать другим странам (распространенный аргумент, к которому прибегали представители американских военных ведомств), то соответствующий орган должен был решить этот вопрос «полюбовно» совместно с Администрацией ленд-лиза. Если они не могли прийти к взаимному соглашению, то этот вопрос передавался на разрешение одному из объединенных англо-американских органов (например, Объединенному комитету по распределению вооружения и амуниции (ОКРВА – Combined Munitions Assignments Board)<sup>4</sup>.

Выполнение заказа по реквизиции было возможным только после получения этим заказом необходимой «степени очередности» для получения сырьевых материалов и для производства оборудования. Администрация ленд-лиза должна была содействовать получению степеней

---

<sup>3</sup> Российский государственный архив экономики. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5968. Л. 12. (Далее: РГАЭ.)

<sup>4</sup> Там же. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6748. Л. 34–35.

очередности (так называемых приоритетов) от соответствующих властей. Право принятия решения по приоритетам принадлежало правительственным органам, осуществлявшим общий контроль над хозяйственной деятельностью (ВПК, Комитет амуниции армии и флота и Объединенный комитет по авиации)<sup>5</sup>.

После решения вопроса о реквизиции, поставка товара в страну-получатель зависела от англо-американского ОКРВА. Когда заказ был уже выполнен, но еще фактически не передан в распоряжение страны, подавшей реквизицию, этот Объединенный комитет мог принять решение передать данный товар Вооруженным силам США или какой-либо другой стране.

Вторым этапом осуществления ленд-лизских поставок была перевозка товаров в страну-получатель. Доставка товаров по назначению требовала, во-первых, транспортировки товаров от места их изготовления до порта экспорта; во-вторых, обеспечение этих товаров морским тоннажем. Все транспортные средства внутри США находились в ведении Конторы оборонного транспорта. Этот орган определял, какие товары могут быть немедленно перевезены до портов, какие должны храниться на складах, и какие средства транспорта могли быть выделены для их перевозки. Военное министерство (War Department) имело в своем распоряжении ряд складов в портах США для этой цели.

Основополагающий вопрос о выделении тоннажа для морских перевозок грузов находился в ведении двух органов:

1. Администрации морского транспорта США, которая ведала движением всех торговых судов под американским флагом.
2. Английского Министерства военного транспорта, которое контролировало распределение тоннажа и движение британского торгового флота.

В целом деятельность по проводке конвоев с грузами находилась в ведении Великобритании; деятельность двух вышеупомянутых органов координировалась англо-американским Объединенным комитетом по регулированию морского транспорта. В функции Администрации ленд-лиза входило представление Объединенному комитету данных о размерах ожидаемых ленд-лизских отгрузок, о характере и составе грузов<sup>6</sup>.

Одним из факторов, тормозивших военные поставки в СССР, была политика Военного министерства США, поскольку военное оборудование, вооружения, стратегические материалы были нужны Вооружен-

---

<sup>5</sup> РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5968. Л. 38.

<sup>6</sup> Там же. Л. 39–40.

ным силам США для ведения военных действий против Японии. Процедура оформления заказов на вооружения и военную технику через это министерство была сложной и забюрократизированной. Существовало правило, согласно которому прямые контакты между представителями страны-союзника и американскими фирмами и предприятиями запрещались. Это тормозило заключение контрактов с фирмами на производство оборудования для СССР.

Для советских заказов сознательно выдавались «низкие приоритеты», которые не обеспечивали быстрое выполнение заказов. В ВПК ссылались на то, что в портах США уже скопилось огромное количество оборудования, что служило препятствием принятию решений по вопросам производства нового оборудования. Работники ПЗК жаловались, что «всякие запросы СССР, идущие вне протокольных статей, встречают огромное сопротивление со стороны различных кругов», «принятие решений сопровождается длительной дискуссией различных комитетов и подкомитетов»; существует «недоверие к нашим запросам, в связи с требованием большого количества материалов».

ПЗК удавалось преодолевать запреты в ходе продвижения советских заказов и сбора технической информации на американских предприятиях. В качестве способов продвижения заявок работники ПЗК предлагали следующие: упрощение заявок, приближение их к американским стандартам, прямой «нажим на американцев», борьба за признание советским заказам более высоких приоритетов<sup>7</sup>.

Наиболее сложным и трудоемким этапом осуществления на практике поставок по ленд-лизу в СССР явился этап транспортировки и отправки грузов. Не случайно нарком внешней торговли А.И. Микоян требовал от работников Комиссии составления пятидневных сводок по отгрузкам товаров в Советский Союз.

Главной причиной невыполнения обязательств по Первому протоколу ленд-лиза явилось отсутствие достаточного количества кораблей для доставки грузов, а также огромные трудности транспортировки их через Атлантический океан. Проблема тоннажа продолжала оставаться «камнем преткновения» и в дальнейшем. Претензия американцев к советской стороне заключалась в том, что «очень часто меняются планы погрузки», что требовало полного изменения кубатуры и грузоподъемности, а суда, по выражению представителя американского транспортного агентства «Мур Маккормик» м-ра Триппа, «не резиновые»<sup>8</sup>. В ответ на это контр-адмирал М.И. Акулин, главный «переговорщик» от лица ПЗК, занимавшийся отгрузками в СССР, настойчиво повторял, что «м-р Трипп должен понять, что высокоприоритетные

---

<sup>7</sup> Там же. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5966. Л. 233; Д. 5967. Л. 36.

<sup>8</sup> Там же. Д. 6754. Л. 65.

грузы, [такие] как алюминий, мы должны отправлять в первую очередь и с каждым пароходом». Он внушал американцам, что изменения планов погрузки связаны с тем, что шла война, и планы должны были меняться в соответствии с изменениями военной обстановки<sup>9</sup>.

Ситуация осложнялась и трудностями доставки грузов в порты, ограниченностью портовых мощностей, недостатком рабочей силы, нежеланием американских властей предоставлять советской стороне удобные и современные порты, а также держать ленд-лизовские товары в портах свыше 45 дней. При этом те же американские органы не давали СССР достаточно кораблей для перевозки грузов, запланированных Протоколами, и получался «замкнутый круг». В целом Закупочной комиссии удалось добиться ряда важных уступок, в частности, получить порты на Западном побережье США, которые американцы не хотели предоставлять под погрузки товаров для СССР. Соотношение мощности Портленда, главного порта отправок грузов с Запада, и объемов ленд-лизовских грузов на 24 августа 1942 г. было такое: «На Портланд можем отправить около 70 тыс. тонн груза, у нас грузов приблизительно на 120 тыс. тонн».

Поэтому ПЗК упорно настаивала на предоставлении дополнительных портов на Западном побережье США, и в результате им удалось добиться получения в качестве таковых Сиэтл, Такому, Олимпию, частично Сан-Франциско<sup>10</sup>. Технической особенностью первых трех из них было отсутствие кранов для погрузки тяжеловесных грузов, поэтому туда направлялись относительно «легкие» грузы. Через эти порты грузились металлы, химикаты, продовольствие, резиновые изделия, грузовики, железнодорожные платформы.

«Единственным портом, через который отгружалось тяжелое промышленное оборудование, энергетика, паровозы, энергопоезда и другие сложные грузы», оставался Портленд. Этот порт существенно переоборудовали и оснастили для отправки тяжелых грузов в СССР. В частности, был построен специальный «причал с краном-дерриком для погрузки паровозов»<sup>11</sup>.

При участии советских инженеров – работников ПЗК – был переоснащен ряд советских теплоходов, «каждый из которых мог погрузить 18 паровозов (8 паровозов в трюмы и 10 на палубу), а также около 2200 тонн другого генерального груза, преимущественно металла в чушках и каких-либо других грузов». Были переоборудованы 17 американских судов типа «Либерти» для перевозки на палубе энергопоездов и дизельных станций<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5968. Л. 32.

<sup>10</sup> Там же. Д. 5967. Л. 299.

<sup>11</sup> Там же. Д. 9336. Л. 10.

<sup>12</sup> Там же. Л. 11.

В 1943–1944 гг. объем отгрузок с Западного побережья США значительно вырос. Основными статьями вывоза оттуда в 1944 г. являлись промышленное оборудование, металлы и продовольствие. На Восточном побережье главными портами отправки грузов в СССР были Нью-Йорк и Филадельфия (в первые месяцы поставок – Бостон).

Работники ПЗК учитывали фактор «обратной связи», т.е. отзывы о состоянии грузов по их прибытии в порты в СССР, трудностей с их разгрузкой и доставкой к местам назначения. В связи с этим возникла проблема «комплектности отгрузки сложных машин на одном судне». По данным, приведенным в отчете ПЗК по Западному побережью, имелись случаи погрузки комплектных машин на одном судне, но в разных трюмах и в разных местах трюмов, что создавало затруднения при выгрузке во Владивостоке и отправке груза по назначению. Были отмечены и случаи погрузки скатов и площадок железнодорожных платформ в разных местах трюмов, что усложняло и задерживало сборку платформ во Владивостоке. На эти факты указывало руководство Наркомвнешторга и ПЗК; в результате были приняты меры к тому, чтобы комплектные машины или станции, железнодорожные платформы стали грузиться в один трюм вместе со всеми частями, что облегчало выгрузку в порту назначения<sup>13</sup>.

По данным ПЗК, «всего за весь период отгрузок по ленд-лизу было отправлено в Союз 2743 парохода с грузом 17 349 тысяч тонн. Потери судов в результате действия противника и по другим причинам за этот период составляли 2,6%, или было потеряно 76 судов с грузом 455 тыс. тонн»<sup>14</sup>. По своему составу поставки охватывали все отрасли народного хозяйства СССР. Они включали такие группы, как оружие и военное снаряжение, металлы, железнодорожное оборудование, нефтепродукты, химические товары, промышленное оборудование, товары интендантского назначения, продовольственные товары, медицинские поставки.

В 1943 г. произошла реорганизация системы управления американскими поставками по ленд-лизу. Был создан новый орган – Администрация внешней экономики во главе с Л. Кроули с задачей организовать взаимодействие между всеми агентствами США, работавшими за рубежом. Соединенные Штаты сократили объемы помощи всем своим союзникам, даже Великобритании. Только Советский Союз продолжал получать помощь в прежних объемах и более. С середины 1943 г. до мая 1945 г. объемы поставок в СССР возрастали, с достижением пика помесечных поставок в мае 1945 г. Существенно расширилась и номенклатура поставок, включая и те товары, которые амери-

---

<sup>13</sup> Там же. Л. 12.

<sup>14</sup> «Наркомвнешторг считает целесообразным...». С. 51.

канская сторона не желала предоставлять СССР, но которые были «отвоеваны» у нее работниками ПЗК.

Отметим ряд «узких» мест в процессе реализации программы ленд-лиза: нехватка тоннажа, невыполнение обязательств по первым двум Протоколам и переход «остатков» на период нового Протокола. «Хвост» невыполненных обязательств тянулся вплоть до последнего IV Протокола. Потерянные в ходе транспортировки изделия (самолеты, танки и др.) американская сторона зачастую отказывалась возмещать.

В отличие от советской стороны, американцы не понимали под «выполнением обязательств» конечную доставку товаров в СССР. Согласно тексту III Протокола, «Военный департамент считал выполнившим свои обязательства, если товар по данному обязательству поставлен нам (советской стороне в лице ПЗК. — *И.Б.*) для отправки в порт».

К числу «узких мест» относились проблема стандартов производства изделий в промышленности США и СССР, а также хронических недопоставок запасных частей для танков, самолетов и других видов техники. Посылая технику, работникам ПЗК необходимо было посылать и инструменты: «если мы захотим отвернуть гайку нашим ключом, то ни один наш ключ не подойдет, ибо американская система — в дюймах...»<sup>15</sup>.

Большое значение для реализации поставок по ленд-лизу имели личные контакты советских работников с представителями американских органов. В числе партнеров со стороны США были руководители Администрации ленд-лиза (администраторы Э. Стеттиниус, Д. Варнеке, заместитель администратора Дж. Хазард, руководитель Администрации внешней экономики Л. Кроули, старший заместитель администратора генерал-майор Армии США С.М. Уэссон), Военно-промышленной комиссии (Д. Нельсон [председатель], У. Батт [заместитель председателя], Комитета по распределению военных материалов [управляющий генерал-майор Дж. Бернс], Военного министерства США [министр Г. Стимсон], видов Вооруженных сил США. Дональд Нельсон, отражавший интересы крупного бизнеса, по мнению работников ПЗК, должен был «балансировать» между интересами монополий и Армии и Флота США (генерал Сомервелл, командующие Армией, ВВС, а также Флота США), эмиссарами которых в ВПК выступал Ф. Эберштадт. Советские работники балансировали между этими фигурами с одной целью — обеспечить выполнение заказов СССР. В случае трудностей и задержек председатель ПЗК пускал в ход угрозу обратиться выше — к руководителю Комитета по советским протоколам Г. Гопкинсу, а через него и к президенту Ф.Д. Рузвельту.

Улучшению взаимоотношений способствовали завтраки, обеды, ужины, «коктейл-партии», раздача подарков американским работни-

---

<sup>15</sup> РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6796. Л. 371.

кам. В ходе неформальных встреч применялись и методы морального воздействия на американцев – демонстрация советских фильмов, книг о Москве, которые также возымели свое действие.

Советские работники делили американцев, с которыми приходилось иметь дело, на «своих» и «чужих» по принципу их отношения к советским поставкам. Скажем, «адмирал Ланд и его подручные из Морской Комиссии и Военно-Транспортной Администрации – М-р Дуглас, М-р Киттинг и М-р Макфирсон» – в отношении этой группы советские представители высказались очень определенно:

«Из всех организаций, имеющих отношение к Ленд-лизским поставкам, Морская Комиссия и Военно-Транспортная Администрация, возглавляемая Ландом, является наиболее реакционными <...> в отношении поставок Советскому Союзу. От перечисленных лиц зависит своевременный подбор пароходов, предоставляемых Американским Правительством под советские грузы, упорядочение работы портов, ремонт советских пароходов и другие вопросы, связанные со своевременной погрузкой пароходов... Как правило, Ланд и его заместитель М-р Дуглас, Морская Комиссия встречают в штыки даже те минимальные требования на предоставление нам пароходов, которые исходят из Белого Дома от Хопкинса или от Бернса... Пароходы ставятся под погрузку со значительным опозданием; планы постановки пароходов под погрузку меняются большое количество раз».

Очевидно, что именно от этой группы американских военных чиновников зависела пресловутая «проблема тоннажа», тормозившая поставки по ленд-лизу в СССР.

Самую положительную оценку у советских представителей получила следующая группа:

«Мак и другие работники Отдела Снабжения Финансового Департамента являются наиболее отзывчивыми и наиболее добросовестными в выполнении Ленд-лизских поставок. Министр финансов Моргентау проявляет большой интерес к ходу поставок и состоянию дел по тем товарам и оборудованию, которые поставляются [нам] Финансовым Департаментом».

С редкими американцами, которые знали русский язык (таковым был, например, представитель Администрации ленд-лиза Дж. Хазард) можно было наладить особый контакт. Именно Хазарда Беляев и Лукашев считали «центральной фигурой в Ленд-лизе», его «мозгом», но при этом – «главным саботажником при решении принципиальных вопросов размещения заказов, удовлетворения наших заявок... Хазард

пишет ответы на все наши письма, приезжает в Комиссию по поручению Стеттиниуса и Бернса, посещает Белый Дом, особенно когда речь идет о наших заказах»<sup>16</sup>.

Проблема изучения английского языка стала для работников ПЗК одной из самых сложных: многие работники не смогли его освоить в достаточной степени даже за два года работы в США. Сильны были в Комиссии и настроения против американцев как «профашистских элементов», и призывы сохранять секретность документации, не допуская к ней американских сотрудников, и желание заменить последних на рабочем месте членами семей работников ПЗК. «Культурный шок» и проблему адаптации к жизни в США советские работники преодолели, но «избавиться» от американцев не удалось (в конце войны, в мае 1945 г., американцы составляли до половины сотрудников в ряде отделов ПЗК).

Центральной фигурой в процессе реализации ленд-лизских операций в США стал оперативный инженер ПЗК, который занимался оформлением заказов по принципу: «каждый инженер – специалист по определенной отрасли промышленности, ведет все заказы по оборудованию». В его обязанности входило: 1) работа по размещению заказа; 2) следить за ходом выполнения уже размещенных заказов; 3) контроль за поставками; 4) доклад начальнику группы о ходе текущих дел; 5) участие в работе Комиссии (это относится и к начальнику отдела); 6) производственные совещания (текущие дела); 7) язык и самообразование.

Другая ключевая фигура – Уполномоченный ПЗК в порту, откуда отправлялись товары в СССР. «Проталкиванием» грузов занимались и представители отделов ПЗК на предприятиях, складах, базах. Они занимались обеспечением движения грузов в порты и инспекцией оборудования.

После смены руководства ПЗК в декабре 1943 г. новый Председатель Комиссии генерал Л.Г. Руденко усилил «наступление» на американцев. Фирмы сами искали контактов с ним, просьбы ПЗК от лица СССР более оперативно выполнялись. Американской стороной устраивались пропагандистские акции с участием советской стороны, с приглашением представителей средств массовой информации.

Заключительный этап работы ПЗК по завершению ленд-лизских поставок и переход к работе в новых условиях состоялся после 12 мая 1945 г., когда правительство США объявило о прекращении поставок по ленд-лизу в СССР. Работа ПЗК перестраивалась в авральном режиме: сначала удалось добиться возобновления отгрузок, затем началась напряженная работа по переходу к работе на коммерческой основе. Согласно отчету генерала Л.Г. Руденко о деятельности комиссии в 1945 г., «с начала года по сентябрь было отправлено в СССР 3,5 млн. англтонн

---

<sup>16</sup> См.: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5968. Л. 56–51.

различных грузов на общую сумму 1960 млн. долларов... По окончании ленд-лизских отгрузок основная роль комиссии включалась в выполнении соглашения от 15 октября 1945 года о передаче в порядке кредита материалов, оставшихся от ленд-лиза»<sup>17</sup>. Вплоть до 1948 г. работники ПЗК продолжали развивать экономические связи на коммерческой основе, участвовали в создании международных финансово-кредитных организаций – Международного валютного фонда (МВФ), Международного банка реконструкции и развития (Всемирного банка).

Оценивая значение военно-экономических поставок союзников для СССР, сошлемся на авторитетное мнение куратора программы от лица советского руководства, сыгравшего ведущую роль в организации внешнеэкономической деятельности СССР в 1941–1945 гг., А.И. Микояна:

«Военно-экономические поставки нам со стороны наших западных союзников, главным образом американские поставки по ленд-лизу, оцениваю очень высоко... Представьте, например, армию, оснащенную всем необходимым вооружением, хорошо обученную, но воины которой недостаточно накормлены или хуже того. Какие это будут вояки? И вот когда к нам стали поступать американская тушенка, комбиджир, яичный порошок, мука, другие продукты, какие сразу весомые дополнительные калории стали получили наши солдаты! И не только солдаты: кое-что перепало и тылу.

Или возьмем поставки автомобилей. Ведь мы получили, насколько помню, с учетом потерь в пути около 400 тыс. первоклассных по тому времени машин типа “Студебеккер”, “Форд”, легковые “Виллисы” и амфибии. Вся наша армия оказалась фактически на колесах, и каких колесах! В результате повысилась ее маневренность и заметно возросли темпы наступления.

Да-а, без ленд-лиза мы бы наверняка еще год-полтора лишних провоевали»<sup>18</sup>.

Позитивное значение поставок по ленд-лизу заключалось в том, что они способствовали не только победе СССР и его союзников во Второй мировой войне, но и восстановлению и модернизации советской экономики с помощью американских материалов и передовой техники, отправленных ПЗК в Советский Союз.

---

<sup>17</sup> «Наркомвнешторг считает целесообразным...». С. 49–50.

<sup>18</sup> Цит. по.: *Куманев Г.А.* Рядом со Сталиным: Откровенные свидетельства. Встречи, беседы, интервью, документы. М., 1999. С. 38.