

Аналитическая статья

УДК 338.24.01; DOI: 10.61260/2074-1618-2025-2-63-73

## **СОВЕТСКИЙ СЕВЕР КАК ПЕРЕВАЛОЧНАЯ БАЗА ЛЕНД-ЛИЗА. ЧАСТЬ 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ**

✉ Мусиенко Тамара Викторовна;

Лукин Владимир Николаевич.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия;

Федеральный научно-исследовательский социологический центр Российской академии наук Социологического института РАН, Санкт-Петербург, Россия

✉ [tvm777@mail.ru](mailto:tvm777@mail.ru)

*Аннотация.* Раскрыты особенности участия таможенных учреждений Советского Союза в реализации программы ленд-лиза.

Обоснована определяющая роль государственного управления рисками безопасности и возможность организации взаимодействия стран на международной правовой основе в условиях глобального обострения геополитической обстановки.

Рассмотрены отдельные аспекты управления поставками союзников на основании протоколов о поставках в СССР и Договора с Великобританией о союзе в войне против гитлеровской Германии, отмечены основные принципы расчётов по ленд-лизу между Соединёнными Штатами Америки, Великобританией и Союзом Советских Социалистических Республик.

На примере Архангельской и Мурманской таможен раскрыты вклад таможенных учреждений Советского Союза в реализацию программы ленд-лиза, процесс перестройки их деятельности на военный лад, основное содержание их деятельности, проблемы и пути их решения в условиях военного времени.

Акцентируется внимание на значении Северного маршрута и объёмах помощи союзников в первый период Великой Отечественной войны.

Использованы данные по объёмам помощи американского Управления по соблюдению Закона об обеспечении защиты США и статистические данные Главного таможенного управления Народного комиссариата внешней торговли.

Обозначены расхождения в данных и показана необходимость дальнейшего исследования проблемы ленд-лиза отечественными учёными.

Осуществлен анализ различных подходов к определению места, роли и значения ленд-лиза в достижении победы антигитлеровской коалиции над нацизмом.

*Ключевые слова:* государственное управление, Великая Отечественная война, суверенитет, экономическая безопасность, Северные конвои, ущерб, фашизм, Советский Союз, США, Великобритания

**Для цитирования:** Мусиенко Т.В., Лукин В.Н. Советский Север как перевалочная база ленд-лиза. Часть 2. Реализация программы // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества. 2025. № 2 (67). С. 63–73. DOI: 10.61260/2074-1618-2025-2-63-73.

Analytical article

## **THE SOVIET NORTH AS A TRANSIT BASE FOR LEND-LEASE. PART 2. PROGRAM IMPLEMENTATION**

✉ Musienko Tamara V.;

Lukin Vladimir N.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia;  
Federal research sociological center of the Russian academy of sciences Sociological institute  
of the Russian academy of sciences, Saint-Petersburg, Russia

✉ [tvm777@mail.ru](mailto:tvm777@mail.ru)

*Abstract.* The article reveals the specifics of the participation of customs institutions of the Soviet Union in the implementation of the lend-lease program.

The authors substantiate the crucial role of state security risk management and the possibility of organizing interaction between countries on an international legal basis in the context of a global aggravation of the geopolitical situation.

Certain aspects of Allied supply management based on supply protocols to the USSR and the Treaty with Great Britain on Alliance in the War against Nazi Germany are considered, and the basic principles of lend-lease settlements between the United States of America, Great Britain and the Union of Soviet Socialist Republics are noted.

Using the example of the Arkhangelsk and Murmansk customs offices, the contribution of the customs institutions of the Soviet Union to the implementation of the lend-lease program, the process of restructuring their activities in a military manner, the main content of their activities, problems and solutions in wartime conditions are revealed.

Attention is focused on the importance of the Northern Route and the volume of Allied aid during the first period of the Great Patriotic War.

The data on the volume of assistance from the American Office for Compliance with the Law on ensuring the protection of the United States and statistical data from the Main Customs Directorate of the People's commissariat of foreign trade were used.

Discrepancies in the data are identified and the need for further research of the lend-lease problem by Russian scientists is shown.

The analysis of various approaches to determining the place, role and significance of lend-lease in achieving the victory of the anti-Hitler coalition over nazism is carried out.

*Keywords:* public administration, Great Patriotic war, sovereignty, economic security, Northern convoys, damage, fascism, Soviet Union, USA, Great Britain

**For citation:** Musienko T.V., Lukin V.N. The Soviet North as a transit base for lend-lease. Part 2. Program implementation // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества = Psychological and pedagogical safety problems of human and society. 2025. № 2 (67). С. 63–73. DOI: 10.61260/2074-1618-2025-2-63-73.

### **Введение**

С началом Великой Отечественной войны новые обстоятельства и задачи потребовали перестройки всей работы таможенных учреждений СССР. В контексте активизации внешнеторговых операций Советского Союза во второй половине 1930-х гг. Народный комиссариат внешней торговли СССР (НКВТ) предпринял ряд организационных шагов, направленных на повышение эффективности экспортно-импортной логистики. В частности, в ключевых морских портах – Архангельске, Мурманске и Владивостоке – были учреждены специализированные представительства НКВТ. Их задачей становилось обеспечение оперативного контроля за приёмом иностранных поставок и отправкой отечественных товаров за рубеж.

Внутренняя структура таможенных органов, функционировавших при этих пунктах, имела чёткое функциональное деление: центральное управление, корабельно-пассажирская секция, транзитно-грузовая группа, отдел по борьбе с контрабандной деятельностью, а также пост уполномоченного от Главного таможенного управления (ГТУ).

Руководство всей системой осуществлял начальник таможни, на которого возлагалась общая координация, а также кураторство над транзитно-грузовой службой и кадровой политикой. Его заместитель, в свою очередь, контролировал направления, связанные с противодействием незаконному перемещению товаров, и курировал деятельность пассажирского и корабельного отделов.

Структурная реорганизация затронула и сам НКВТ: в его рамках произошло выделение двух самостоятельных подразделений, образованных на базе прежнего Импортного управления. Первое из них специализировалось на ввозе промышленного оборудования и машин, второе – на импорте продовольственных и сырьевых товаров.

Эффективное взаимодействие между новыми структурами НКВТ и ГТУ обеспечивало единую политику контроля и распределения внешнеэкономических потоков.

### **Аналитическая часть**

На начальном этапе реализации программы ленд-лиза поступление иностранных товаров в СССР сопровождалось их таможенным оформлением на общих основаниях – с обязательной уплатой государственной пошлины. Этот порядок сохранялся вплоть до уточнения межгосударственных соглашений и нормативной базы, регулирующей привилегированные поставки по линии союзников.

Так, в 1942 г. только одной Мурманской таможней было зафиксировано поступление пошлин от оформления ленд-лизинговых грузов в объёме, превышающем 13 млн руб., что свидетельствует о масштабах товаропотока и финансовой роли таможенного механизма в условиях военной экономики [1].

Таможенные органы государства играли важную роль в обеспечении экономических соглашений по ленд-лизу. При этом приходилось решать большое количество проблем.

Так, сложности возникали из-за постоянно увеличивающейся товарной номенклатуры.

Ряд критически важных видов военной техники, поставлявшейся в СССР по программе ленд-лиза, не имел отечественных аналогов и на тот момент не производился внутри страны. К их числу относились, в частности, десантные суда, бесконтактные тралы, отдельные модели радиолокационного и гидроакустического оборудования, дизель-генераторные установки, а также аварийно-спасательные комплексы.

Начиная с 1942 г. производство в СССР боевых катеров – таких как тральщики, малые охотники и другие типы малотоннажных военных судов – во многом осуществлялось с использованием импортных комплектующих. Особенно важную роль играли американские двигатели производства компании Packard, без которых полноценная постройка флота в условиях войны была бы затруднена.

Уже в конце 1941 – начале 1942 гг. Советским Союзом были предприняты шаги к организации регулярных поставок из-за рубежа ключевых компонентов для изготовления взрывчатых веществ и порохов. Также было завезено оборудование, рассчитанное на суточное производство до 10 млн патронов калибра 7,62 мм, а также порядка 500 станков, предназначенных для производства боеприпасов. Существенные объёмы импортного пороха стали неотъемлемой частью обеспечения фронта.

Импортные материалы также широко применялись в смежных отраслях оборонного комплекса: автомобильной, химической, приборостроительной, радиосвязной и телефонной промышленности. Эти ресурсы активно использовались не только при строительстве военных объектов, но и в ходе восстановления и расширения портовой инфраструктуры на морских и речных направлениях.

Отдельной задачей для советских таможенных органов стал контроль за обменом военно-технической информацией, осуществлявшийся в рамках правовых норм, закреплённых в американском законе о ленд-лизе. Для регламентации этих процессов Государственным комитетом обороны СССР (ГКО) 19 октября 1942 г. было принято постановление «Об обмене с США и Великобританией военно-технической информацией» [2].

В соответствии с постановлением ГКО от 19 октября 1942 г. при нем была учреждена постоянная комиссия, ответственная за координацию работы по обмену военно-технической информацией с союзниками. Только по авиационной тематике из США советская сторона получила от инженеров Поставочно-закупочной комиссии до конца 1945 г. 11 313 различных наименований инструктивных материалов общим тиражом 52 108 экземпляров. Около 80 % из них было направлено в советские промышленные и научно-технические учреждения для анализа, внедрения и использования в производстве.

Следует отметить, что сами поставки техники, вооружения и оборудования уже, по сути, представляли собой форму передачи военно-технических знаний. Наряду с материальными средствами из-за рубежа поступали и разнообразные документы – отчёты, технические описания, наставления, чертежи, спецификации, каталоги и иные материалы, играющие важную роль в адаптации западных технологий на советской производственной базе [3, с. 53].

С декабря 1942 г. структура ленд-лизовских заявок СССР претерпела изменения: на первый план вышли запросы на производственное оборудование и дефицитные материалы, необходимые для восстановления промышленности в освобожденных регионах. Для восстановления угольных шахт, нефтепромыслов, энергетических объектов, а также предприятий чёрной и цветной металлургии, наряду с эвакуацией оборудования, осуществлялись крупные поставки станков и материалов из США, Великобритании и Канады.

Таможенные органы СССР в годы войны испытывали острую нехватку кадров. На 1 сентября 1941 г. на 37 таможах и постах числилось всего 318 сотрудников при штатной численности в 550 единиц. Главное таможенное управление в составе 37 чел. было эвакуировано в г. Ульяновск. В большинстве таможен оставалось по 2–5 чел. Только в крупнейших – Ленинградской, Московской, Архангельской, Бакинской и Владивостокской – персонал составлял от 10 до 18 сотрудников [4, с. 307].

Мобилизация на фронт значительно сократила численность таможенных работников. Так, из 20 служащих Мурманской таможни 12 были призваны в армию. После окончания войны в таможню вернулись лишь пятеро: И.М. Лабутин, А.В. Папушев, Д.И. Хомяков, В.А. Шпак и И.М. Ващенко. Остальные погибли на фронте.

Мурманская таможня функционировала в условиях, приближённых к боевым, поскольку разделение на фронт и тыл в Мурманской обл. было весьма условным – из-за близости линии фронта и регулярных воздушных налётов на город и порт. Несмотря на это, структура таможенного контроля продолжала развиваться: были открыты посты в г. Полярном, г. Ваенга (ныне г. Североморск), пос. Грязная Губа (пгт Сафоново), г. Беломорске, а также восстановлена таможня в пгт Печенга (бывший г. Петсамо).

Сложные ледовые условия в начале 1942 г. привели к частичному перенаправлению ленд-лизовских грузов в незамерзающий порт г. Мурманска. Уже 11 января 1942 г. к его причалам подошёл первый караван союзных судов – PQ-7, насчитывавший девять кораблей.

В период 1942–1945 гг. основные разгрузочные и таможенные процедуры производились на семи специализированных участках Мурманского торгового порта. В целях безопасности перегрузка взрывчатых веществ осуществлялась на рейде Кольского залива – с использованием судов «Герцен», «Пролетарий», «Свияга» и лихтера № 166 [5, с. 33–34; 6, с. 100, 115–116, 139, 150, 174].

Первым советским судном, прибывшим в г. Мурманск с импортным грузом в декабре 1941 г., стал пароход «Декабрист», шедший из Великобритании в составе каравана PQ-6. А первым иностранным судном, зашедшим в порт, стал норвежский танкер «Эль Мирло», направлявшийся из г. Архангельска в Англию [7, с. 145; 8, с. 39; 9, с. 109].

С января 1942 г. по апрель 1945 г. в г. Мурманск прибыло 25 союзных караванов, включавших в общей сложности 351 транспортное судно. Общий вес разгруженных импортных грузов составил 2 млн 63 тыс. т. Импорт включал вооружение, боеприпасы, продовольствие, медикаменты, оборудование, запасные части и иные ресурсы военного назначения.

В то же время за границу было вывезено 167 тыс. т экспортных грузов, включая апатитовый концентрат, хромовую руду, хлористый калий, магнезит, солодковый корень, табак, воск, щетину, пух, эфирные масла, скипидар, лесоматериалы и прочее [10, с. 61; 11, с. 118, 124, 126, 130, 140, 148, 156, 184, 194].

Итоговая цифра переработанных грузов Мурманским портом с участием местной таможни за весь военный период составила 2 млн 230 тыс. т. До декабря 1941 г. внешнеторговые операции через этот порт не осуществлялись: он обслуживал только внутренние транспортировки, связанные с армейскими и флотскими поставками. Все грузы, предназначенные на экспорт, направлялись сначала в г. Архангельск, куда морем доставлялись товары, ранее находившиеся в г. Мурманске.

Основную нагрузку по таможенному оформлению этих грузов приняли служащие Архангельской таможни со штатом в 20 чел. Но с началом Великой Отечественной войны половина архангельских таможенников – все пригодные к воинской службе и ношению оружия – ушла на фронт [12, с. 31].

Решение США о распространении ленд-лиза на СССР, принятое в ноябре 1941 г., изменило ситуацию. Порт оказался единственным в Европе (до февраля 1942 г.) для связи СССР с союзниками.

В годы Великой Отечественной войны численность сотрудников Архангельской таможни возросла с 20 до 60 чел., однако фактически укомплектован штат был лишь частично. Единственное судно, находившееся в распоряжении таможни – катер «Зюйд-Вест» – с началом войны был передан Военно-Морскому Флоту вместе с экипажем [11, с. 108].

Уже в первые месяцы боевых действий потери среди персонала таможни были значительными: погибли 17 чел., в том числе на фронте – А.И. Бурчевский, И.Ф. Поляков, А.Ф. Станулевич, П.Г. Штинников, а также на потопленных немецкими подводными лодками судах – Э.Е. Горелик, И.М. Корельский (начальник Мезенского поста), Н.К. Чуркин.

Пополнение кадрового состава осуществлялось за счёт сотрудников, переведённых из таможен западной границы, портов Балтийского и Чёрного морей, Дальнего Востока, а также за счёт женщин и фронтовиков, вернувшихся после ранений. Однако постоянная текучесть кадров мешала устойчивой работе. В частности, в 1942 г. штат Архангельской таможни почти полностью обновился.

Первый союзный конвой, прибывший в г. Архангельск 31 августа 1941 г., включал шесть английских судов. Под таможенное оформление попали 48 истребителей «Томагавк», 1 самолёт «Хоукер Сидли», более 1 млн патронов и прочее военное имущество. В августе – сентябре 1941 г. в порт вошли ещё 7 конвоев (всего 51 судно, включая 9 советских). Эти поставки финансировались на условиях предоплаты.

До 15 сентября 1941 г. из США в СССР было отгружено 8 млн патронов, 10 тыс. авиабомб, 10 радиостанций, 49 самолётов и 9 авиационных двигателей [13, с. 841].

Приём союзных караванов потребовал масштабной модернизации портовой инфраструктуры г. Архангельска. Было построено и реконструировано 2,5 км причалов, установлено около 40 подъёмных кранов, возведено 90 складов и служебных зданий, проложены подъездные пути.

Разгрузка ленд-лизских товаров осуществлялась под контролем представителей таможни: один сотрудник присутствовал на борту судна, другой – на причале. Из-за нехватки грузчиков таможенники нередко принимали участие в погрузочно-разгрузочных операциях наряду с портовыми рабочими.

На период навигации создавались временные посты таможенного контроля. В 1942 г. функционировали три таких поста: в г. Молотовске (6 чел.), в порту Экономия (5 чел.) и в порту Бакарица (9 чел.).

Часто грузы, поступающие по ленд-лизу, имели дефекты, возникшие в портах отправления или в пути следования. В 1944 г. только в Архангельском и Молотовском портах было составлено 1 565 актов-извещений о недостачах и повреждениях по вине отправителей и перевозчиков, а также 395 актов по случаям поломок, утоплений, хищений. Так, при разгрузке судов конвоев PQ-63 и PQ-64 сотрудники таможни зафиксировали недостачу 9 676 банок мясных консервов, обнаруженных по количеству пустых банок, выгруженных из трюмов [11, с. 108–110, 114–115].

Масштабы деятельности Архангельской таможни и портов в годы войны иллюстрируются статистическими данными, представленными в таблице. Наибольшая нагрузка на северные таможни – Мурманскую, Архангельскую и Молотовскую – пришлась на 1944 г. В этот период объём импорта вырос более чем втрое по сравнению с 1943 г., а количество пропущенных судов заграничного плавания увеличилось в два с лишним раза.

Таблица

#### Приход грузов в г. Архангельск и г. Молотовск (г. Северодвинск) 1941–1945 гг.

Годы	Суда заграничного плавания		Импорт (тыс.т)
	Приход	Отход	
1941	49	47	152
1942	60	48	308
1943	58	58	256
1944	120	134	800
1945	80	80	384
Итого:	367	367	1 900

*Примечание:* составлена авторами с использованием источника [11, с. 112, 116].

По данным Народного комиссариата финансов СССР, в 1944 г. поступило таможенных сборов в сумме больше 3 млрд руб. (3 182 556 262 руб.) [14, с. 310].

В процессе внешнеторговых операций в годы Великой Отечественной войны таможенные органы СССР осуществляли тщательную фиксацию повреждений и недостач, возникавших как при погрузке в зарубежных портах, так и в процессе транспортировки и разгрузки, особенно тяжёлых и крупногабаритных грузов, таких как бронетехника. Среди типичных дефектов, выявляемых при приёмке, значились вмятины выхлопных отражателей, утрата или деформация кронштейнов для зенитных установок и других элементов вооружения.

После разгрузки каждого судна Архангельской таможней совместно с администрацией порта составлялся генеральный акт. К нему прилагались акты-извещения о выявленных нарушениях целостности груза или его недостачах, имевших место как в портах отправления, так и на этапах следования. Копии этих актов направлялись представителю НКВД в г. Архангельске, в администрацию порта и органы прокуратуры. Объём сопроводительной документации в отдельных случаях был весьма значителен: к примеру, после прибытия союзного конвоя PQ-18 в октябре 1942 г. было оформлено 655 актов-извещений и так называемых «местных актов» [11, с. 112–113].

Разрешение на выход судна в заграничный рейс оформлялось только после завершения всех таможенных процедур. Соответствующая отметка о завершении оформления вносилась в судовую роль. На проведение таможенного досмотра отводилось строго ограниченное время: для советских судов – до 2 ч, для иностранных – до 1 ч.

Военные корабли – как отечественные, так и союзные – в период активных боевых действий не подлежали обязательному досмотру. Однако их командиры обязаны были

подписывать обязательства о запрете сноса любых предметов с борта на берег с целью продажи или обмена. По завершении боевой кампании такие суда могли подвергаться стандартным таможенным процедурам.

Следует отметить, что в рамках соглашений по ленд-лизу Советский Союз не только принимал, но и отправлял грузы союзникам. Общий объём отправленных из г. Архангельска, а также частично из г. Мезень и г. Онеги, грузов составил порядка 1,5 млн т.

Статистические сведения, опубликованные Государственным департаментом США, демонстрируют высокую степень соответствия с данными НКВТ. Согласно этим источникам через северные и арктические порты СССР в годы войны было доставлено около 4,5 млн т ленд-лизированных грузов, что составляет приблизительно 25 % от общего объёма поставок в СССР за этот период. Из них в северные порты – Архангельск, Молотовск и Мурманск – поступило 3,7 млн т. При этом на Архангельск и Молотовск пришлось 1,9 млн т, то есть свыше 51 % всех грузов, направленных в северные регионы [15, с. 276–277].

Но и через десятилетия сохраняются разногласия в оценке значимости помощи союзников Советскому Союзу по ленд-лизу.

А начало дискуссии было положено опубликованием в 1948 г. Н.А. Вознесенским книги «Военная экономика СССР в период Отечественной войны». В ней содержалась оценка объёма помощи по ленд-лизу – 4 % [16]. А В.Р. Медынский через семь десятилетий определил этот объем равным 7 % [17].

В период с 1941 по 1945 г. в рамках межсоюзнического сотрудничества Советский Союз получил значительные объёмы внешней материально-технической помощи, поступившей преимущественно по линии программы ленд-лиза. Таможенными органами СССР было оформлено свыше 17 млн 502 тыс. т военных и промышленных грузов на общую стоимость порядка 10,2 млрд долл. США.

На долю Соединённых Штатов Америки приходилось около 94 % общего объёма этих поставок. Из этого количества 98 % было предоставлено именно в рамках ленд-лизированных соглашений, заключённых между правительствами СССР и США. Таким образом, американская сторона выступала ключевым поставщиком вооружения, оборудования, продовольствия и сырья, критически необходимых для устойчивости советской экономики и фронта в условиях военного времени.

Таможенные учреждения обеспечили своевременное поступление таможенных пошлин в казну государства.

У зарубежных экспертов данные разнятся, но по общему объёму, и особенно по отдельным видам поставок, вклад оценивает значительно выше.

Так, глава Управления по соблюдению закона о ленд-лизе Э. Стеттиниус опубликовал подробные данные об объёме работы по таможенному оформлению грузов по ленд-лизу [18].

До 1944 г. таможенными органами Советского Союза было осуществлено оформление значительных объёмов военно-связевого оборудования, поступавшего преимущественно из США. В частности, были приняты к оформлению 189 тыс. полевых телефонных аппаратов и более 670 тыс. миль кабеля. Последний объём сопоставим с длиной окружности земного шара, которую данный кабель мог бы обернуть приблизительно 27 раз, что наглядно иллюстрирует масштаб поставок [13, с. 848].

Наряду с этим, в ходе выполнения ленд-лизированных обязательств в советские порты было доставлено и оформлено 44,6 тыс. ед. металлорежущих станков. Этот показатель составил около четверти общего объёма станочного производства в СССР за период 1942–1945 гг., который суммарно составил 168,7 тыс. ед. [13, с. 849].

Таким образом, ленд-лизированные поставки играли критически важную роль не только в снабжении фронта, но и в обеспечении стабильной работы оборонной промышленности в тылу. Таможенники страны оформили около 400 кораблей.

Особое место принадлежало поставке продовольствия, семян, свиной и говяжьей тушенки, концентратов: 250 тыс. т тушенки, 300 тыс. т жира, 65 тыс. т коровьего масла, 700 тыс. т сахара.

По подсчётам авторов, всего – это свыше 4,5 млн т подобных грузов [19, с. 481–502, 481–502; 20, приложения 1–5; 21; 22, appendix A, tables I–V].

Вместе с тем важно отметить, что такие объёмы, прошедшие через таможенную границу, были оформлены коллективом таможенников численностью менее 1 тыс. чел. на весь СССР.

Вклад таможенных учреждений страны в реализацию программы ленд-лиза и материально-технического обеспечения фронта и тыла очевиден и неоспорим.

Представляется методологически неверным и этически недопустимым оценивать по одной и той же шкале ценностей материальные поставки по ленд-лизу – сколь бы существенными они ни были – и колоссальные человеческие потери, понесённые советским народом. Народ СССР, вынесший на себе основную тяжесть войны, выступал не только крупнейшим получателем помощи, но и её главным гарантом – в авангарде антигитлеровской коалиции, ценою миллионов жизней прокладывая путь к победе.

Подобный исторический контекст требует вдумчивого и справедливого подхода к соотношению вкладов союзников, при котором экономическая поддержка должна рассматриваться как важное, но вспомогательное звено в рамках общего подвига и усилий, совершённых народами СССР.

В годы войны и после нее эту мысль не раз подчеркивали и крупные государственные деятели США. «Мы никогда не считали, что наша помощь по ленд-лизу является главным фактором в советской победе над Гитлером на восточном фронте, – отмечал Г. Гопкинс, советник президента Ф. Рузвельта. – Она была достигнута героизмом и кровью русской армии» [21, с. 392].

Стеттиниус Э., оценивая роль ленд-лиза, писал: «За эту помощь русские уже заплатили цену, которая не поддается измерению в долларах или тоннах. Это миллионы нацистских солдат, убитых или взятых в плен, нацистские танки, превращенные в груды железного лома на поле боя, пушки и грузовики, брошенные отступающими германскими армиями» [18, с. 228–229].

11 мая 1945 г. президент США Г. Трумэн распорядился приостановить поставки для СССР.

Справедливости ради следует привести мнения самих американцев о роли поставок по ленд-лизу. По их признанию, ленд-лиз приносил немалые выгоды самим США. «Поставками из СССР, – отмечал бывший министр торговли США Дж. Джонс, – мы не только возвращали свои деньги, но и извлекали прибыль, что было далеко не частным случаем в торговых отношениях, регулируемых нашими государственными органами» [22]. Ленд-лиз оказался источником обогащения американских монополий.

Неслучайно Т. Стадс – автор книги «Хорошая война: устная история Второй мировой войны» по этому поводу отмечал: «Почти весь мир во время этой войны испытал страшные потрясения, ужасы и был почти уничтожен ... . Для большинства американцев война оказалась забавой» [23].

Если в 1940-е гг. в Америке было 8,1 млн безработных, то в 1942 г. – ни одного [13, с. 850–851].

## Заключение

Вторая мировая война несла колоссальные вызовы, угрозы и риски человечеству, но она же показала и возможности управления ими на основе объединения усилий, организации взаимодействия и взаимопомощи на международной правовой основе.

Ленд-лиз – пример и инструмент для взаимодействия в глобальном масштабе. И этот опыт может быть востребован в настоящей сложной геополитической обстановке.

Таможенная служба СССР стала одним из основных инструментов успешной реализации программы ленд-лиза, несмотря на ряд трудностей. По мере расширения в ходе войны номенклатуры и объемов товаров, подлежащих оформлению, возрастали и сложности в работе таможен.



Таможенные служащие кроме служебных обязанностей, выполняли и ряд дополнительных: от разгрузки товаров до участия в мероприятиях местной противовоздушной обороны. Осложнения в работе таможенных служащих вызывала и неритмичность поставок грузов.

Реализация программы ленд-лиза явилась проверкой и доказательством способности советской управленческой системы справиться со сложными вызовами военного времени.

### Список источников

1. Филареев А. Подвиг таможенников в Великой Отечественной войне. URL: <http://www.tks.ru/news/nearby/2007/02/23/0001> (дата обращения: 10.01.2025).
2. Об обмене с США и Великобританией военно-технической информацией. Секретно. 19 окт. 1942 г.: постановление ГКО СССР № 2428с // РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 65. Л. 1.
3. Blond G. Kurs Murmansk. Die Schicksalsfahrten der Alliierten Eismeer Konvois. Oldenburg, 1957. 224 s.
4. Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. 3-е изд., доп. / под общ. ред. А.Е. Жерихова. М.: РУСИНА-ПРЕСС, 2004. 592 с.
5. Елькин Г.Н. Мурманский морской торговый порт: ист. очерк (1915–1980 года). Мурманск, 2005. С. 33–34.
6. Кусков В.В. История Мурманского рыбного порта (1934–1995 годы). Мурманск, 1996. 227 с.
7. Киселев А.Л. Мурманск – город-герой. М.: Воениздат, 1988. 189 с.
8. Щедролосев В.В. Боевое взаимодействие кораблей в Северных конвоях, 1941–1945 года // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Выпуск 4 / М.Н. Супрун. Архангельск, 2000. 351 с.
9. Романов Б.С. Причалы мужества / под науч. ред. А.А. Киселева. Мурманск: Кн. изд-во, 1977. 256 с.
10. Беляев А.Б. Союзники в Заполярье в годы Великой Отечественной войны // Заполярный плацдарм. СПб., 2005. 288 с.
11. История Архангельской таможни XVI–XX вв.: Монография / В.Н. Булатов [и др.] Архангельск: Поморский государственный университет, 2001. 192 с.
12. Санников Л. У самого Белого моря // Таможня. 2006. № 20. С. 30–31.
13. Великая Отечественная война 1941–1945 гг.: в 12 т. М.: Кучково поле, 2013. Т. 7. 864 с. в 12-ти томах.
14. Исраэлян В.Л. Антигитлеровская коалиция: Дипломатическое сотрудничество СССР, США и Англии в годы Второй мировой войны. М., 1964. 607 с.
15. Морисон С.Э. Битва за Атлантику выиграна. Май 1943 – май 1945; пер. с англ. В.З. Башмакова; под общ. ред. и с предисл. кап. 1-го ранга запаса Л.М. Еремеева. М.: Воениздат, 1959. 359 с.
16. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: Госполитиздат, 1948. 192 с.
17. Медынский В.Р. Война. Мифы СССР. 1939–1945. М.: Эксмо, 2018. 640 с.
18. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. М.: Вече. 2000, 270 с.
19. Vail Motter T.H. The Persian Corridor and Aid to Russia. Washington DC: U.S. Government Printing Office, 1952. 567 p.
20. Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. Тайны истории в романах, повестях и документах. М.: ТЕРРА – Книжный клуб, 1998. 368 с.
21. Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс глазами очевидца: пер. с англ. М., 1958. Т. 1. 678 с.
22. Jones R.H. The roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union. University of Oklahoma Press, 1969. 326 p.
23. Studs T. The Good War: An Oral History of World War II. New Press, 1984. 589 p.

**References**

1. Filareev A. Podvig tamozhennikov v Velikoj Otechestvennoj vojne URL: <http://www.tks.ru/news/nearby/2007/02/23/0001> (data obrashcheniya: 10.01.2025).
2. Ob obmene s SSHA i Velikobritaniej voenno-tehnicheskoy informaciej. Sekretno. 19 okt. 1942 g. Postanovlenie GKO SSSR № 2428s // RGASPI. F. 644. Op. 1. D. 65. L. 1.
3. Blond G. Kurs Murmansk. Die Schicksalsfahrten der Alliierten Eismeer Konvois. Oldenburg, 1957. 224 s.
4. Kislovskij Yu.G. Istoriya tamozhennogo dela i tamozhennoj politiki Rossii. 3-e izd., dop. / pod obshch. red. A.E. Zherihova. M.: RUSINA-PRESS, 2004. 592 s.
5. El'kin G.N. Murmanskij morskoy torgovyj port: ist. ocherk (1915–1980 goda). Murmansk, 2005. S. 33–34.
6. Kuskov V.V. Istoriya Murmanskogo rybnogo porta (1934–1995 gody). Murmansk, 1996. 227 s.
7. Kiselev A.L. Murmansk – gorod-geroj. M.: Voenizdat, 1988. 189 s.
8. Shchedrolosev V.V. Boevoe vzaimodejstvie korablej v Severnyh konvoyah, 1941–1945 goda // Severnye konvoi: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty. Vypusk 4 / sostavitel' M.N. Suprun. Arhangel'sk, 2000. 351 s.
9. Romanov B.S. Prichaly muzhestva / pod nauch. red. A.A. Kiseleva. Murmansk: Kn. izd-vo, 1977. 256 s.
10. Belyaev A.B. Soyuzniki v Zapolyar'e v gody Velikoj Otechestvennoj vojny // Zapolyarnyj placdarm. SPb., 2005. 288 s.
11. Istoriya Arhangel'skoj tamozhni XVI–XX vv.: Monografiya / V.N. Bulatov [i dr.] Arhangel'sk: Pomorskij gosudarstvennyj universitet, 2001. 192 s.
12. Sannikov L. U samogo Belogo morya // Tamozhnya. 2006. № 20. S. 30–31.
13. Velikaya Otechestvennaya vojna 1941–1945 gg.: v 12 t. M.: Kuchkovo pole, 2013. T. 7. 864 s.
14. Israelyan V.L. Antigiterovskaya koaliciya: Diplomacheskoe sotrudnichestvo SSSR, SSHA i Anglii v gody Vtoroj mirovoj vojny. M., 1964. 607 s.
15. Morison S.E. Bitva za Atlantiku vyigrana. Maj 1943 – maj 1945: per. s angl. V.Z. Bashmakova; pod obshch. red. i s predisl. kap. 1-go ranga zapasa L.M. Eremeeva. M.: Voenizdat, 1959. 359 s.
16. Voznesenskij N.A. Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoj vojny. M.: Gospolitizdat, 1948. 192 s.
17. Medynskij V.R. Vojna. Mify SSSR. 1939–1945. M.: Eksmo, 2018. 640 s.
18. Stettinius E. Lend-liz – oruzhie pobedy. M.: Veche. 2000. 270 s.
19. Vail Motter T.H. The Persian Corridor and Aid to Russia. Washington DC: U.S. Government Printing Office, 1952. 567 s.
20. Paperno A.H. Lend-liz. Tihij okean. Tajny istorii v romanah, povestyah i dokumentah. M.: TERRA – Knizhnyj klub, 1998. 368 s.
21. Shervud R. Ruzvel't i Gopkins glazami ochevidca: per. s angl. M., 1958. T. 1. 678 s.
22. Jones R.H. The roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union. University of Oklahoma Press, 1969. 326 s.
23. Studs T. The Good War: An Oral History of World War II. New Press, 1984. 589 s.

**Информация о статье:** статья поступила в редакцию: 09.01.2025; принята к публикации: 05.02.2025  
**Information about the article:** the article was received by the editorial office: 09.01.2025;  
accepted for publication: 05.02.2025

*Информация об авторах:*

**Мусиенко Тамара Викторовна**, профессор кафедры управления и экономики Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России, ассоциированный научный сотрудник Федерального научно-исследовательского социологического центра Российской академии наук Социологического института РАН, действительный член Петровской академии наук и искусств (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), доктор политических наук, кандидат исторических наук, доцент, e-mail: tvn77777@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9658-1169>, SPIN-код: 2319-0146

**Лукин Владимир Николаевич**, профессор кафедры философии и социальных наук Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России, ассоциированный научный сотрудник Федерального научно-исследовательского социологического центра Российской академии наук Социологического института РАН, действительный член Петровской академии наук и искусств (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), доктор политических наук, кандидат исторических наук, доцент, e-mail: lvn55555@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2480-2353>, SPIN-код: 4157-3995

*Information about authors:*

**Musienko Tamara V.**, professor of the department of management and economics of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, associate researcher of the Federal research sociological center of the Russian academy of sciences of the Sociological institute of the Russian academy of sciences, full member of the Petrovsky academy of sciences and arts (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), doctor of political sciences, candidate of historical sciences, associate professor, e-mail: tvn77777@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9658-1169>, SPIN: 2319-0146

**Lukin Vladimir N.**, professor of the department of philosophy and social sciences of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, associate researcher of the Federal research sociological center of the Russian academy of sciences of the Sociological institute of the Russian academy of sciences, full member of the Petrovsky academy of sciences and arts (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., d. 149), doctor of political sciences, candidate of historical sciences, associate professor, e-mail: lvn55555@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2480-2353>, SPIN: 4157-3995