

Ще однією проблемою радянського чоловічого споживання було так зване “негалантерейне ставлення до споживача”. В даному випадку йдеться про дефіцит гудзиків та різної фурнітури у виробництві одягу та їхню низьку якість. У пресі часто розміщувалися статті з проханням розв’язати цю проблему або карикатури, на яких зображувався чоловік, в одязі якого не було ні гудзиків, ні блискавок²⁶.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Апелюючи до авторитету Бенедикта Андерсона та його класичного дослідження “Уявлені спільноти”, можемо говорити про те, що одяг, зовнішній вигляд і мода є символічними ресурсами політики конструювання нації, які в тоталітарних державах активно використовуються. На жаль, ми не можемо однозначно стверджувати, що чоловіче споживання було модернізовано, попри те, що з’явилися нові види товарів та практик. Фактично, до певної міри сфера чоловічого споживання була дещо забутою радянським офіційним дискурсом, який квапився побудувати новий побут і забував про повсякденні потреби його творців. Дефіцит товарів, неналагодженість роботи легкої промисловості, невідповідність запитам суспільства наклали відбиток на особливості чоловічого споживання 20–30-х рр. XX ст. У зв’язку із цим поширеною альтернативною практикою стало використання послуг індпошиву або шиття вдома.

Очевидно, коло досліджених питань не є вичерпним і потребує розширення. У контексті цієї розвідки перспективним залишається вивчення чоловічого споживання з урахуванням віку та професійної належності людини, що, безумовно, сприятиме поглибленому осмисленню проблем і характерних рис матеріального світу українського суспільства 20–30-х рр.

УДК 33:543.383.2(47+57)

ЛЕНД-ЛІЗ У СРСР: НАФТОВА КОМПОНЕНТА

О. А. Фрадинський

(Науково-дослідний інститут фіскальної політики

Університету Державної фіскальної служби України, м. Хмельницький)

Досліджено організацію поставок у Радянський Союз за системою ленд-лізу нафтопродуктів, супутнього устаткування та обладнання, транспортних засобів, призначених для перевезення нафтопродуктів. Охарактеризовано стан наявності паливо-мастильних матеріалів у СРСР на початку військових дій. З’ясовано, що, крім власне нафтопродуктів, до системи нафтового ленд-лізу слід включити й нафтопереробні комплекси, спеціальні види суден і вантажних автомобілів для транспортування пального, збірно-розбірні трубопроводи, мобільні сховища пального тощо.

© О. А. Фрадинський, 2017

²⁶ Негалантерейное общение с потребителем // Легкая индустрия. – 1936, 14 сентября.

Ключові слова: Друга світова війна; ленд-ліз; США; СРСР; нафтопродукти; пальне; бензин; авіація.

The article shows the organization of deliveries to the Soviet Union for the Lend-Lease system of petroleum products, related equipment and machinery, vehicles for the transport of petroleum products. It was found that the issue of petroleum products Lend-Lease in Ukraine is unexplored and fragmented.

Emphasized the exceptional role of providing petroleum armed forces and given a description of the state of availability of fuel and lubricants at the beginning of hostilities. It was concluded that the supply of fuel carried by two sea routes – the Atlantic and Pacific Ocean and one land – Iranian city of Abadan. The structure of supplies took the lion's share high-octane gasoline and additives to fuel, increased octane and its anti-knock properties.

It was found that in addition to its own oil, petroleum system Lend-Lease to include and oil systems, special types of ships and trucks to transport fuel collapsible pipelines, mobile fuels.

Key words: World War II; Lend-Lease; USA; USSR; petroleum products; fuel; gasoline; aviation.

Постановка проблеми. Перша світова війна стала причиною появи крилатого виразу про те, що “сучасна війна – це війна двигунів”. По-справжньому цей афоризм підтвердився у період Другої світової війни, коли вирішального значення набули дії танкових та авіаційних з'єднань, а від ефективності логістики військових автомобільних підрозділів, пов'язаної з доставкою, поповненням боєприпасів, продуктів харчування залежало вдале проведення бойових дій: від окремого бійця і до масштабів всього фронту.

Однак широке використання моторизованих видів озброєнь і транспортних засобів під час військових операцій має свою ахіллесову п'яту – тотальну залежність від наявності та якості паливо-мастильних матеріалів. Тому одним із перших і найважливіших завдань щодо планування бойових дій стає забезпечення армії нафтопродуктами, яке включає у себе ланцюжок “джерела – видобуток – переробка – транспортування – зберігання – заправка”. У протилежному випадку військову техніку буде обмежено у змозі виконання завдань, а у гіршому разі вона перетвориться на брухт металу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Найбільш вагомим джерелом радянської історіографії, де охарактеризовано організацію роботи Служби пального Червоної армії до та під час Другої світової війни, стала праця генерал-полковника В. Нікітіна¹. Книга цікаво написана, легка для сприйняття, містить великий фактологічний матеріал, багато статистичної інформації, карт і схем. Проте немає жодного слова про ленд-ліз, союзницькі поставки нафтопродуктів, обладнання тощо. Великобританія та США згадуються лише в контексті обсягів використання ними нафтопродуктів для ведення військових дій. Така тенденція пояснюється роком видання праці – 1984 р. (написана ж була ще раніше – у розпал “холодної війни”),

¹ Никитин В. В. Горючее – фронту. – М.: Воениздат, 1984.

коли будь-які згадки про союзницьку допомогу впродовж 1941–1945 рр. усіляко обмежувались радянською ідеологією. Незважаючи на замовчування питань ленд-лізу, автор розглянув джерела походження значних обсягів авіаційного високооктанового бензину Б-100, присадок до пального, наголосив на появі у Радянському Союзі новітнього (на той час) нафтопереробного обладнання тощо.

Ні слова позитиву про роль і значення нафтового ленд-лізу не знайшлося й у праці радянських дослідників історії нафтової промисловості А. Будкова та Л. Будкова: *“Трудовой вклад нефтяников нашей страны в победу советского народа над фашистской Германией и империалистической Японией разоблачает буржуазных фальсификаторов истории Великой Отечественной войны, преувеличивающих значение помощи по ленд-лизу, в том числе поставок нефти западными союзниками СССР”*². Якщо ленд-ліз і згадується у зазначеному виданні, то лише у контексті раціоналізаторських удосконалень радянських нафтовиків до американського нафтопереробного та бурильного обладнання, що, своєю чергою, натякає на високу ймовірність поставок неякісного або ж застарілого устаткування.

Великий масив об’єктивної та політично незаангажованої інформації з питань нафтового ленд-лізу, в тому числі статистичної, міститься у праці американського дослідника Р. Джонса³ й американського куратора системи ленд-лізу Е. Стеттініуса⁴. Історію становлення нафтогазового комплексу Радянського Союзу детально розкрито в колективній праці російських дослідників⁵ (нафтовому ленд-лізу та питанням забезпечення армії паливо-мастильними матеріалами перед і під час Другої світової війни присвячено окремі розділи).

Питанням морського транспортування нафтопродуктів за системою ленд-лізу частково присвячено праці С. Бережного⁶ та Б. Вайнера⁷. Інформацію про надходження в Радянський Союз супутнього нафтовому ленд-лізу обладнання, машин та устаткування можна дізнатися із доробку А. Іголкіна⁸, О. Давидової⁹, А. Захарченка¹⁰, Ж. Кидираліної¹¹. Про виняткову роль і значення нафтового

² Будков А., Будков Л. Нефтяная промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. – М.: Недра, 1985. – С. 233.

³ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945. – М.: Центрополиграф, 2015.

⁴ Стеттинус Э. Ленд-лиз – оружие победы. – М.: Вече, 2000.

⁵ Золотарев В. А., Соколов В. М., Янович М. В. Нефть и безопасность России. – М.: Издательский дом “Оружие и технологии”, 2007.

⁶ Бережной С. С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза: справочник. – СПб.: Велень, 1994.

⁷ Вайнер Б. А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1989.

⁸ Иголкин А. Д. Нефтеперерабатывающие заводы, поставленные в СССР из США по ленд-лизу // Бурение и нефть. – 2007. – № 5. – С. 53–55.

⁹ Давыдова О. Нефтяная промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: gr.neftegaz.ru/file/Давыдова_СНО_2008.doc

¹⁰ Захарченко А. Место производственного комплекса НКВД СРСР в индустриальном развитии Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны [Электрон-

ленд-лізу вперевігу бойових дій та здобутих перемозі йдеться в публікаціях Н. Бутеніної¹², М. Солоніна¹³, Б. Соколова¹⁴.

Суттєвою перешкодою, яка стоїть на заваді у питанні дослідження нафтового ленд-лізу, є відсутність повної та достовірної інформації з приводу показників ленд-лізу щодо поставок нафтопродуктів, присадок для підвищення октанового числа пального, обладнання для нафтовидобувної та нафтопереробної промисловості. На жаль, основні архівні фонди, що розташовуються в Російській Федерації, досі закриті. Зважаючи на ситуацію, яка склалася в останні три роки у відносинах нашого північного сусіда із усім цивілізованим світом, можна впевнено сказати, що повної історичної правди щодо питань, пов'язаних із ленд-лізом, ми не знатимемо ще досить тривалий час.

Мета статті – комплексне вивчення нафтопродуктового ленд-лізу в контексті його ролі та значення для СРСР у Другій світовій війні, а також видів пального та маршрутів поставок, висвітлення питання надходжень супутнього промислового і транспортного нафтового устаткування.

Виклад основного матеріалу. На початку Другої світової війни нафтопереробна промисловість СРСР мала яскраво виражену “мазутну орієнтацію”, тобто у структурі виробництва переважали темні види нафтопродуктів, питома ж вага світлих нафтопродуктів становила близько 30 %. У 1940 р. половина авіаційного бензину (близько 400 тис. тонн) виготовлялася в Азербайджані, на Бакинському нафтопереробному заводі ім. Й. Сталіна, причому обсяги виробництва найкращого радянського авіаційного бензину марки Б-78 не перевищували 10 %.

Як зазначив у травні 1941 р. у доповідній записці начальник Управління постачання паливом Робітниче-селянської Червоної армії (далі – РСЧА) генерал-майор П. Котов, у цілому на 1941 р. Держплан СРСР мав покрити поточні потреби Народного комісаріату оборони з автотракторного пального на 45–75 %; із авіабензину – на 91 %; забезпеченість авіабензином Б-78, дизельним паливом і маслом порівняно з іншими сортами паливо-мастильних матеріалів була вкрай низькою; через брак пального в деяких військових частинах (особливо авіаційних і танкових) практикувалося незаконне виготовлення бензину для заправки автомобілів і тракторів шляхом змішування різних видів нафтопродуктів. Використання такого палива-сурогату призводило до швидкого виходу з ладу двигунів.

29 червня 1941 р. посол СРСР у США К. Уманський отримав телеграму від народного комісара закордонних справ В. Молотова, в якій містилася директива

ный ресурс]. – Режим доступа: bezogr.ru/mesto-proizvodstvennogo-kompleksa-nkvd-sssr-v-industrialenom-r.html

¹¹ Кыдырлина Ж. Из истории депортации крымскотатарского народа в Казахстан // Культура народов Причерноморья. – 2012. – № 228. – С. 75–77.

¹² Бутеніна Н. Нефтепродуктовый ленд-лиз // Деловая пресса – 2005. – № 2 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.businesspress.ru/newspaper/article_mId_2_aId_343103.html

¹³ Солонин М. Пушки, масло, золото... // Военно-промышленный курьер. – 2010. – № 38. – С. 5–6.

¹⁴ Соколов Б. В. Правда о Великой Отечественной войне. – СПб.: Алетея, 1998.

щодо з'ясування можливостей закупівель у кредит, а саме: "... 1) самолеты-истребители одномоторные – 3 тыс.; 2) самолеты-бомбардировщики – 3 тыс.; 3) станки, прессы и молоты для авиазаводов – на 30 млн дол.; 4) зенитные пушки от 25 до 47 мм – 20 тыс. шт. с боекомплектами; 5) **крекинг и другие установки для выработки высокооктанового авиагорючего и установки для выработки авиамассы**; 6) толуола – 50 тыс.; 7) оборудование для заводов по выработке толуола; 8) оборудование для шинного завода; 9) оборудование для завода по производству проката легких сплавов. Желательно, чтобы был предоставлен кредит на пять лет по этим товарам. Результаты телеграфируйте”¹⁵. У своїй першій бесіді з Г. Гопкінсом, особистим представником Президента США, Й. Сталін особливо відзначив гостру потребу поставок високооктанового авіаційного бензину, якого дуже потребували радянські військово-повітряні сили (далі – ВПС).

Розуміючи всю важливість питань забезпечення СРСР як воюючої сторони паливом для потреб її збройних сил, Посольство США у своїй Пам'ятній записці на адресу Народного комісаріату закордонних справ від 21 листопада 1941 р. гарантувало допомогу нафтопродуктами та нафтопереробним обладнанням у разі втрати нафтових районів і переробних потужностей: *“...Если в Советском Союзе возник бы недостаток в нефти в результате разрушения Советским Правительством нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности на Кавказе с целью предотвращения эксплуатации и использования агрессором нефтяных ресурсов и нефтеперерабатывающих заводов на этой территории, Правительством Соединенных Штатов будут предприняты необходимые и соответствующие законам США шаги. Цель этих шагов – предоставить Советскому Правительству возможность на условиях, по крайней мере, столь благоприятных, что и условия, на которых подобные продукты будут проданы и предоставлены в распоряжение странам, которые последовательно приносили жертвы в своих усилиях, направленных к победе над силами агрессии, закупить и обеспечить доставку нефти и нефтепродуктов из Соединенных Штатов или из источников, имеющих в их распоряжении, для использования их в настоящей борьбе против агрессии или в ходе восстановительных работ в Советском Союзе после прекращения военных действий.*

Подобная же позиция будет занята Правительством Соединенных Штатов в отношении усилий, которые Советское Правительство может быть вынуждено предпринять для получения в Соединенных Штатах, как во время военных действий, так и после их окончания, оборудования для добычи и переработки нефти в целях замены разрушенного”¹⁶.

Найдефіцитнішим радянським видом пального був високооктановий бензин марки Б-78, який використовувався для заправки радянських літаків та легких танків (Т-26, БТ-5, БТ-7), обладнаних бензиновими двигунами. На підтвердження цього російський дослідник історії Другої світової війни М. Солонін перше місце

¹⁵ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: Документы и материалы: в 2 т. – М.: Политиздат, 1984. – Т. 1. – 1941–1943. – С. 46.

¹⁶ Там же. – С. 591.

за значущістю у структурі ленд-лізу віддає авіаційному бензину. За його твердженням, на початку війни ситуація із забезпеченням паливом радянських ВПС перейшла із розряду “бензинової кризи” у стадію “бензинової катастрофи”¹⁷. Авіамотори нових типів радянських літаків (ЯК-1, МіГ-3, ІЛ-2) потребували високооктанових сортів бензину, а плановий обсяг виробництва високооктанових марок Б-74 і Б-78 становив 12 % від мобілізаційної заявки. Крім того, отримані за системою ленд-лізу протягом 1941–1945 рр. близько 18,7 тис. британських та американських літаків “Aircobra”, “Hurricane”, “Spitfire”, “Boston”, “Kingcobra”, “Warhawk”, “Tomahawk” були ще вимогливішими до якості пального і засобів змащення двигуна та використовували авіабензин із октановим числом не менше 99. У структурі використаного під час бойових дій радянською авіацією авіаційного бензину частка високооктанових марок Б-100 та Б-78 становила 84 %.

Втрата складів авіапального у західних військових округах, евакуація нафтопереробних потужностей із кавказького регіону в райони Поволжя, Казахстану і Туркменії лише поглибили катастрофічний стан. Як засвідчують дані табл. 1, протягом першого місяця боїв зі 148 складів паливо-мастильних матеріалів було знищено ворогом або радянськими військами під час відходу 87; захоплено ворогом – 6, що становить 63 % від початкової кількості. На стадії евакуації перебувало 12 складів, продовжувало функціонувати 43.

Таблиця 1

Фронтіві склади паливо-мастильних матеріалів станом на 15.07.1941 р.¹⁸

Фронт	Кількість складів				
	наявність на 22.06.1941 р.	захоплено ворогом	знищено	евакуйовано в тил	Діючі
Північний	33	2	6	8	17
Північно-Західний	16	2	6	2	6
Західний	45	0	37	0	8
Південно-Західний	45	0	36	2	7
Південний	9	2	2	0	5
Усього	148	6	87	12	43

Вищезазначені обставини обумовили той факт, що основними напрямками використання в СРСР надходжень нафтопродуктового ленд-лізу стали:

– заправка військової техніки, яка надходила зі США, Великобританії, Канади, насамперед літаків, менше – кораблів, танків, бронетранспортерів;

¹⁷ Солонин М. Пушки, масло, золото... – С. 6.

¹⁸ О подготовке ТВД в 1941-м [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zhistory.org.ua/sostr2.htm>

– збільшення обсягів виробництва та підвищення якості радянського пального за рахунок його змішування з імпортними нафтопродуктами. Фактично, більшу частину імпортного авіабензину було включено в радянське виробництво (рис. 1). Із урахуванням цього факту, за розрахунками Б. Соколова, поставки пального за ленд-лізом для літаків у 1,4 раза перевищували радянське виробництво¹⁹.



Рис. 1. Виробництво авіаційного бензину в СРСР протягом 1941–1945 рр., тис. тонн

Першу партію високооктанового авіаційного бензину – 24,4 тис. т – було отримано на військових складах у Підмосков'ї шляхом змішування базового радянського бензину Б-70 прямої перегонки з високооктановими компонентами (ізооктаном, алкілатом, авіабензином Б-100). Тільки за період із квітня до грудня 1943 р. таким чином було отримано 190 тис. т високооктанового бензину (161 тис. т марки Б-78 та 29 тис. т марки Б-74). Для виходу такої кількості нафтопродуктів було використано 112,5 тис. т базового бензину Б-70, 28,5 тис. т авіабензину Б-100 та 49 тис. т ізооктану та алкілату. Із квітня 1943 р. до травня 1945 р. шляхом змішування було отримано 53 % усього високооктанового пального²⁰.

Підвищувалися вимоги до антидетонаційних властивостей радянського пального через те, що здійснювалося його метилування шляхом додавання етилових сумішей Р-9 (суміш тетраетилсвинцю з бромистим етилатом і альфамоно-хлорнафталіном) та 1-TG (суміш тетраетилсвинцю з дібромметаном). Серйозно ускладнювали процес метилування пального недостатня кількість пристроїв та висока токсичність етилових рідин.

До початку дії системи ленд-лізу для СРСР (на 01.10.1941 р.) зі США було доставлено стратегічних матеріалів на суму 92 млн дол. Серед загального обсягу поставок вагому частку мав авіаційний бензин, якого надійшло 156,34 тис. коротких т (1 коротка т = 907 кг), у тому числі з октановим числом більше 99 – 25,2 тис. т, із ок-

¹⁹ Соколов Б. В. Правда о Великой Отечественной войне... – С. 213.

²⁰ Никитин В. В. Горючее – фронту... – С. 55–56.

тановим числом від 87 до 99 – 130,8 тис. т. За результатами підписання I (Московського) Протоколу передбачалася щомісячна поставка протягом наступних 9 місяців (до 01.07.1942 р.) не менше 20 тис. т нафтопродуктів – авіаційного бензину, присадок, що збільшують октанове число пального, машинних масел, газойлю.

Найбільшу частку в поставках нафтопродуктів мав авіаційний бензин – усього реально надійшло близько 1370 тис. т, на другому місці в загальному обсязі були присадки до бензину, що підвищували його октанове число (тетраетилсвинець, ізопарафіни, ароматичні вуглеводні, етилова рідина) – фактичне надходження становило близько 835 тис. т (із урахуванням поставок 103,13 тис. т із нафтопереробного заводу в Абадані (Іран). Третім вагомим елементом у поставках нафтопродуктів стали інші види пального (солярка, мазут), якого надійшло 288,66 тис. т. Значимо значні надходження машинних масел і засобів змащення – 113 тис. т (табл. 2). Аналізуючи таблицю, слід ураховувати наявність графі “Загальний обсяг поставок”, яка має в собі сплачувані поставки до осені 1941 р. (так званий передленд-ліз) та, власне, надходження за системою ленд-лізу, а також те, що частина авіаційного бензину поставлялась із нафтопереробного заводу в Абадані.

Таблиця 2

Поставки в СРСР нафтопродуктів упродовж 1941–1945 рр., тис. т ²¹

Найменування	Загальний обсяг поставок	Поставки за ленд-лізом	Втрачено	Переадресовано	Надійшло
1	2	3	4	5	6
Авіаційний бензин, всього, в тому числі:	1369,75	1213,42	2,07	62,12	1305,56
авіаційний бензин з октановим числом > 99	628,13	602,95	0	37,65	590,48
авіаційний бензин з октановим числом > 99 з інших джерел	572,98	572,98	0	0	572,98
авіаційний бензин з октановим числом 87–99	148,95	18,22	2,07	24,47	122,41
авіаційний бензин з октановим числом 87 і < 87	19,69	19,27	0	0	19,69

²¹ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Росію... – С. 374.

1	2	3	4	5	6
Присадки до бензину	864,71	831,33	17,24	12,37	835,1
Автомобільний бензин	278,77	207,22	0	11,68	267,09
Гас	16,87	16,87	0	0	16,87
Інше пальне	288,66	269,64	0	0	288,66
Машинні масла та засоби змащення	114,92	104,84	1,68	0	113,24
Усього	2953,37	2662,59	20,99	86,17	2846,21

Навіть побіжний аналіз даних рис. 2 засвідчує той факт, що допомога союзників нафтопродуктами майже удвічі (174,6 %) перевищувала мобілізаційні запаси СРСР на початку війни. При цьому лише за однією групою – автомобільний бензин – співвідношення становило 52,3 % (пояснюється тим, що низькооктановими сортами бензину радянська нафтопереробка могла забезпечити потреби економіки та армії самостійно). Протилежна ситуація склалась із високооктановими сортами пального, тут співвідношення становило 309 %, щодо групи іншого пального – 145,5 %, а щодо масел – 125,5 %.

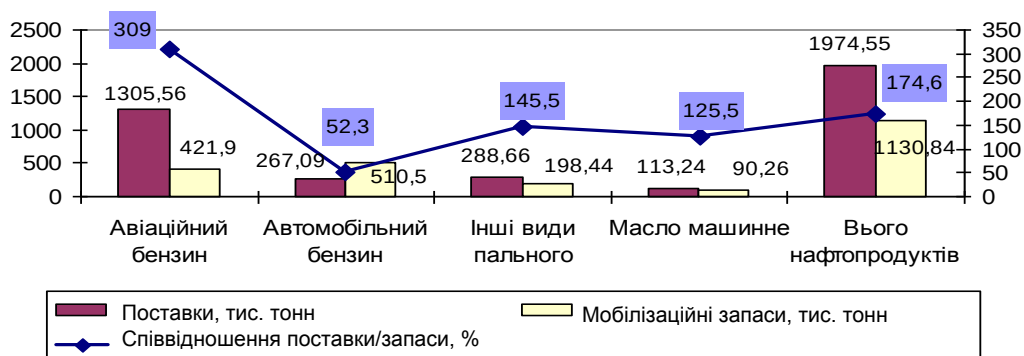


Рис. 2. Загальні обсяги поставок під час Другої світової війни²² та мобілізаційні запаси нафтопродуктів у СРСР²³ (станом на 22.06.1941 р.)

Дані табл. 3 дають змогу зробити висновок, що в загальному напрямку перевезень нафтопродуктів тихоокеанські маршрути (1586,9 тис. т) у 3 рази переважали

²² Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию...

²³ Золотарев В. А., Соколов В. М., Янович М. В. Нефть и безопасность России... – С. 81.

атлантичні (526,45 тис. т), хоча слід відзначити етап Першого (Московського) протоколу, коли ситуацію було обернено пропорційною 35,5 тис. т проти 132,5 тис. т. У розрізі протоколів найменше нафтопродуктів надійшло під час дії Першого – 168,0 тис. т, а найбільше – 748,75 тис. т під час дії Четвертого. Ще одна тенденція, на яку слід звернути увагу, – зниження питомої ваги нафтопродуктів протягом усього періоду. Якщо під час дії передленд-лізу (на початку військових дій, коли ленд-ліз не поширювався на СРСР та поставки оплачувалися) вона становила 79 %, то після закінчення військових дій – дорівнювала 26 %, а свого історичного мінімуму досягла у 1942–1943 рр. (Другий Протокол) і становила 7 %.

Таблиця 3

Поставки нафтопродуктів у розрізі напрямків та етапів (протоколів) ленд-лізу *

Етап ленд-лізу	Маршрут		Всього, тис. т	Питома вага у загальному обсязі поставок, %
	Атлантичний океан, тис. т	Тихий океан, тис. т		
Передленд-ліз (22.06.1941– 30.09.1941)	9,5	120,8	130,3	79
I Протокол (01.10.1941– 30.06.1942)	132,5	35,5	168,0	12
II Протокол (01.07.1942– 30.06.1943)	54,3	159,2	213,5	7
III Протокол (01.07.1943– 30.06.1944)	45,2	401,4	446,6	8
IV Протокол (01.07.1944– 12.05.1945)	250,45	498,3	748,75	13
Війна з Японією (13.05.1945– 02.09.1945)	34,5	371,7	406,2	26
За весь період	526,45	1586,9	2113,35	–

* Без урахування надходжень із Великобританії та Канади.

Крім морських маршрутів, нафтопродукти в СРСР надходили і по суші, з іранського міста Абадан, де Великобританією було побудовано великий нафтопереробний завод, який забезпечував паливом потреби військ союзників на Близькому Сході та в Індії. За системою ленд-лізу із зазначеного заводу надійшло, за одними даними, 14,7 тис. т авіаційного бензину та 902,1 тис. т бензинових світлик

фракцій²⁴, а за іншими – 572,97 тис. т авіаційного бензину з октановим числом 99 і більше та 102,13 тис. т присадок для підвищення октанового числа²⁵.

Організація поставок нафтопродуктів у Радянський Союз передбачала розв'язання проблеми доставки пального в морські порти. Вперше питання використання наливного флоту з метою постачання нафтопродуктів було обговорено 30 червня 1941 р. на зустрічі посла СРСР у США К. Уманського з віце-президентом США Г. Уоллесом: *“...Если СССР заинтересован в горючем, то и на это надо дать заявку с уточнением, сколько горючего заберут наши нефтеналивные суда, сколько нам нужно американских...”*²⁶.

Перший вантаж військового призначення (великогабаритну техніку та авіаційний бензин у бочках) зі США було доставлено судном “Мінськ” у вересні 1941 р. У цьому ж місяці почалося транспортування світлих нафтопродуктів до Владивостоку із використанням танкерів США “Санта Клер”, “Фідзімопс” та “Ассошіетед”. Проте тривало воно не довго через початок воєнних дій між США та Японією у грудні 1941 р.²⁷

Цікаво, що одним із пріоритетів для союзників було якомога довше збереження в таємниці від Японії не тільки самого факту танкерних перевезень між тихоокеанськими портами СРСР і США, але й маршрутів руху суден. 23 серпня 1941 р. міністр закордонних справ Японії Тойода зробив заяву до посла СРСР в Токію, в якій зазначалося, що перевезення зі США до Владивостока поблизу японської території закуплених матеріалів створює для Японії труднощі у відносинах із Німеччиною та Італією. На цю заяву уряд Японії 26 серпня отримав відповідь: *“Советское Правительство не видит оснований для какого-либо беспокойства Японии в том факте, что закупаемые СССР в США товары, как-то: нефть, бензин, – о которых упоминали Вы, г-н Министр, будут направляться в СССР обычным торговым путем, в том числе и через дальневосточные советские порты... Советское Правительство считает необходимым в связи с этим заявить, что попытки воспрепятствовать осуществлению нормальных торговых отношений между Советским Союзом и США через дальневосточные советские порты оно не могло бы не рассматривать иначе, как недружелюбный по отношению к СССР акт. Вместе с тем Советское Правительство подтверждает, что закупаемые Советским Союзом в США товары предназначены прежде всего для возросших нужд на западе СССР в связи с навязанной Советскому Союзу оборонительной войной...”*²⁸.

Радянський Союз для перевезення нафтопродуктів із тихоокеанських портів США виділив 5 танкерів, а восени 1941 р. визнав доцільним передачу Далекосхід-

²⁴ Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы... – С. 367.

²⁵ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию... – С. 374.

²⁶ Советско-американские отношения... – С. 49.

²⁷ Вайнер Б. А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне... – С. 265.

²⁸ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг.: переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. – ноябрь 1945 г.), переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэном (август 1941 г. – декабрь 1945 г.). – М.: Воскресенье, 2005. – С. 360.

ному морському пароплавству частини чорноморського танкерного флоту у складі танкерів “В. Аванесов”, “Сахалін”, “Туапсе”.

Для організації поставок пального та нафтопродуктів у СРСР від американських союзників було передано в ленд-ліз 28 танкерів: 10 суден індивідуальної конструкції; 3 – типу “Белгород”; 1 – типу “Донбас”; 5 – типу “Емба”; 9 – типу “Артек”. Загальну характеристику танкерного флоту наведено в табл. 4.

Таблиця 4

**Танкерні судна, передані СРСР за системою ленд-лізу
для забезпечення перевезень пального та нафтопродуктів ****

Характеристика судна			Характеристика судна		
1	2	3	4	5	6
Назва	Водотоннажність, т	Озброєння	Назва	Водотоннажність, т	Озброєння
Танкери індивідуальної конструкції			Тип “Емба”		
Апшерон	немає даних	немає даних	Емба	немає даних	немає даних
Валеріан Куйбишев	14 355	артилерійсько-кулеметне	Донбас (тип “Емба”)	немає даних	немає даних
Варлаам Аванесов	15 379	артилерійсько-кулеметне	Червона Армія	21 800	Артилерійське
Донбас	10 500	немає даних	Таганрог	21 700	Артилерійське
Йосип Сталін	7061	артилерійсько-кулеметне	Ельбрус	21 700	немає даних
Маріуполь	15 360	артилерійське	Тип “Артек”		
Москва	немає даних	немає даних	Артек	немає даних	немає даних
Советская Нефть	15 215	артилерійсько-кулеметне	Бахчисарай	немає даних	немає даних
Таганрог	11 582	артилерійське	Танкер № 4	немає даних	немає даних
Туапсе	15 700	артилерійсько-кулеметне	Танкер № 5	немає даних	немає даних
Тип “Белгород”			Танкер № 6	немає даних	немає даних
Апшерон (тип “Белгород”)	14120	артилерійсько-кулеметне	Танкер № 7	немає даних	немає даних
Белгород	немає даних	немає даних	Танкер № 8	немає даних	немає даних

1	2	3	4	5	6
Майкоп	14 300	артилерійське	Танкер № 9	немає даних	немає даних
Тип “Донбас”			Танкер № 10	640	немає даних
Донбас (тип “Донбас”)	7302	немає даних			

** Побудовано автором на основі ²⁹.

Усі судна здійснювали перевезення в Тихоокеанському басейні у складі Далекосхідного державного морського пароплавства та були воєнізовані – на них встановлювалося кілька універсальних (калібром 102 мм або 76,2 мм) і зенітних гармат (калібр 20 мм), а також кулемети (12,7 мм та 7,62 мм).

Передача танкерів радянській стороні відбувалась у портах США (Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Портленд, Сан-Педро, Лонг-Біч) упродовж 1942–1943 рр. Частина з них було повернуто у США після закінчення бойових дій (1946–1948 рр.), кілька танкерів загинуло (“Маріуполь” – у листопаді 1943 р. наскочив на підводні камені у Першій Курильській протоці та затонув, “Йосип Сталін” – восени 1945 р. підірвався на невідомій морській міні в порту Гензан; “Донбас” типу “Емба” – у лютому 1946 р. розірвало на дві частини під час шторму).

Найдовше прослужили в СРСР танкери типу “Артек” – майже всі вони використовувалися за своїм прямим призначенням до 1960 р., а “Бахчисарай” – було виведено з експлуатації та вилучено зі списків Міністерства морського флоту в серпні 1964 р.

Серед усіх різновидів автотранспортних засобів, які було передано Радянському Союзу, помітне місце та важливе значення посідають автомобілі, обладнані засобами для транспортування та заправки паливом літаків, танків, кораблів чи інших автомобілів. Аналіз автомобільного ленд-лізу дає змогу зробити висновок, що радянські війська отримували не тільки спеціалізовані машини, обладнані цистернами для перевезення пального, але й самостійно переобладнані імпортовані вантажні автомобілі, де було замінено кузов на цистерну.

Спеціалізованими автомобілями-заправниками були “студебекери” US6.U5, обладнані цистерною для перевезення пального ємністю у 2850 л. Таких автомобілів було поставлено в Радянський Союз 426 од. (із загального обсягу в 500 таких автомашин, випущених у США впродовж 1941–1942 рр.)³⁰. Крім спеціалізованих автомашин, шасі “студебекера” широко використовувалися для переобладнання –

²⁹ Бережной С. С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза... – С. 343–352.

³⁰ Кочнев Е. Д. Автомобили Красной Армии. 1918–1945. – М.: Яуза; Эксмо, 2009. – С. 508.

так з'явилися бензозаправники БЗ-35С, коли на американську вантажівку переставлялось обладнання з радянського бензовоза на базі ЗІС-6. Починаючи з 1944 р. на "студебекерах" стали монтувати бензозаправник БЗ-44 з еліптичною цистерною-бочкою об'ємом 4500 л, паливним насосом із подачею 375 л за хвилину та відсіком управління, що розташовувався за кабіною водія.

Принаймні частину із 230 важких 20-тонних тягачів "REO-28XS" і "Federal 604" було переобладнано для транспортування пального. Вже після закінчення війни вони продовжили свою службу на воєнних аеродромах в Якутії. На шасі американських автомобілів монтувалося обладнання радянських водомаслозаправників ВМЗ-34³¹. Для перевезення нафтопродуктів залізничним транспортом було поставлено 120 залізничних цистерн.

На початку Другої світової війни СРСР суттєво відставав від провідних промислово розвинених держав у технології нафтового крекінгу. Якщо левова частка радянського авіаційного пального мала октанове число 74, то у США літаки використовували авіабензин з октановим числом 100, який давав змогу на 20 % зменшити пробіг літака під час його зльоту, на 30 % збільшити корисну вантажопідйомність і на 40 % зменшити час набору висоти. З початком військових дій фахівці Академії наук СРСР підготували доповідну записку на адресу Держплану, в якій зазначали, що наявна в СРСР нафтопереробка поступається американським аналогам за своєю глибиною та інтенсивністю, вихід високооктанового пального низький (становить кілька відсотків), бо основна маса його здійснюється шляхом прямої перегонки нафти. Найкраще розв'язання цієї проблеми вбачалося саме в купівлі у США нафтопереробних заводів для виробництва високооктанового пального.

У жовтні 1941 р. Державний комітет оборони прийняв постанову "Про будівництво нафтопереробних заводів у Красноводську та Орську", а 14 лютого 1943 р. – постанову "Про будівництво імпортованих нафтопереробних заводів", згідно з якою, крім заводів, зазначених у жовтневій постанові, планувалося побудувати нафтопереробні потужності у містах Куйбишев і Гур'єв. Заводам було присвоєно номери: № 228 у м. Орську, № 431 у м. Красноводську, № 441 у м. Гур'єві, № 443 у м. Куйбишеві. Основним постачальником обладнання стала американська фірма E. V. Badger and Sons Co. Заводи в Гур'єві та Орську мали використовувати технологію каталітичного крекінгу "Гудрі", а заводи в Красноводську та Куйбишеві – технології солярового крекінгу "Вінклер-Кох" та атмосферно-вакуумні трубчаткі. Сумарна річна потужність нафтопереробних комплексів становила 240 тис. т бензину Б-78 (найдефіцитнішого), 35 тис. т авіаційного масла та 600 тис. т бензину інших сортів.

Для будівництва зазначених заводів упродовж 1943 р. у порти Далекого Сходу надійшло 95 тис. т обладнання, для відвантаження якого на адресу Народного комісаріату нафтової промисловості було використано 4858 залізничних вагонів. У 1944 р. кількість вагонів, використаних для перевезення обладнання нафтопереробки становила 2515 одиниць. Тож можемо зробити висновок, що сумарна вага обладнання була приблизно у 2 рази меншою.

³¹ Соколов М. В. АвтоНАШЕСТВИЕ на СССР. Трофейные и ленд-лизские автомобили. – М.: Яуза; Эксмо, 2011. – С. 553.

Для того щоб запустити заводи в промислову експлуатацію слід було виконати величезні обсяги різної роботи – від побудови під'їзних шляхів до організації навчання персоналу. На початку 1944 р. у Гур'єві постійно працювало 4, а в Куйбишеві – 7 американських фахівців у галузі нафтопереробки. Для стажування радянські фахівці направлялися в США. Проте найбільшою проблемою став брак робочих рук для безпосереднього будівництва заводів. Із метою подолання цієї проблеми було вирішено залучати до праці ув'язнених та репресованих громадян. Так, 1944 р. у будівництві нафтопереробного заводу № 441 використовували працю 3 тис. репресованих кримських татар, 4 тис. мобілізованих болгар і греків півдня України. Всього в будівництві було задіяно 12,2 тис. осіб, зведених у 8 будівельних колон і 6 спеціалізованих загонів. Важкі умови праці, непристосований побут, недоїдання – все це зумовило аномально великий рівень смертності: у січні 1944 р. – 19 осіб, у лютому – 45 осіб, у березні – 71 особа, у квітні – 94 особи³².

Будівництво заводу в Куйбишеві доручили Управлінню особливого будівництва Народного комісаріату внутрішніх справ, а обсяги капіталовкладень оцінили у 100 млн руб. Для підвищення мотивації будівельників-арештантів було передбачено збільшення їхнього щоденного раціону на 25 % і 100 г додаткової хлібної пайки³³.

Перший бензин з імпортованих нафтопереробних заводів було отримано через 6 днів після закінчення Другої світової війни – 8 вересня 1945 р. на заводі № 443 у м. Куйбишеві, згодом почали випуск продукції заводи в Орську, Гур'єві та Кисловодську. Незважаючи на те, що нафтопереробні потужності стали до ладу після закінчення військових дій, їхні високоякісні види продукції нафтопереробки відіграли певну роль у відбудові зруйнованої війною економіки держави. Загальна вартість поставленого нафтопереробного обладнання тоді становила близько 43 млн дол. США (в сучасному еквіваленті з урахуванням інфляційного показника – 472 млн дол. США).

Крім заводів, для радянського нафтопереробного комплексу постачалося і супутнє устаткування – збірно-розбірні трубопроводи, мобільні нафтосховища, обладнання для буріння нафтогазових свердловин, наукові інструменти. Перша поява такого роду військ, як трубопровідні, теж пов'язана із ленд-лізом – у 1944 р. у тиловій смузі 3-го Українського фронту було побудовано збірно-розбірний магістральний трубопровід потужністю в 40 м³ на годину, діаметром 100 мм і довжиною 220 км від румунського міста Плоєшті до нафтобази в м. Рені, звідки здійснювалося подальше постачання нафтопродуктів Чорноморському флоту, Дунайській флотилії, військам 3-го та 4-го Українських фронтів. Цей інфраструктурний проект реалізувався із використанням ленд-лізовського устаткування, для чого було сформовано 4 батальйони перекачки пального, 1 батальйон охорони траси трубопроводу та майстерню з будівництва металічних резервуарів³⁴. Важливу роль трубопроводи

³² Кыдыралина Ж. Из истории депортации крымскотатарского народа в Казахстан. – С. 75–77.

³³ Захарченко А. Место производственного комплекса НКВД СРСР в индустриальном развитии Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны.

³⁴ Ходаренок М. Кровеносная система современной армии // Независимое военное обозрение. – 2001. – № 53. – С. 4.

ленд-лізу відіграли у забезпеченні паливом радянських військ на захоплених плацдармах на лівому березі Вісли (2-й Білоруський фронт) та правому березі Дунаю (3-й Український фронт).

За оцінкою авторитетної російської дослідниці ленд-лізу Н. Бутеніної, нафтопродуктовий і супутній йому ленд-ліз (танкери, цистерни, автомобілі-заправники) становили близько 200 млн дол. США (у цінах 1945 р.), що в сучасному еквіваленті з урахуванням інфляції дорівнює 2,5 млрд дол. США³⁵.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Нафтовий ленд-ліз у СРСР став тією основою, на якій формувалася обороноздатність країни та було закладено базу для її майбутніх перемог. Можна стверджувати, що у разі його відсутності історія Другої світової війни пішла б зовсім іншим шляхом. Потреба нафтових поставок обумовлювалася браком у Радянському Союзі потужностей для виробництва достатньої кількості високооктанового бензину (особливо авіаційного), дизельного пального, машинних масел. Ще одним фактором, що зумовив зростання ролі поставок нафтопродуктів із-за кордону, стала потреба у високоякісному пальному для авіації, танкових і механізованих підрозділів, які вели бойові дії тією технікою, котра надходила за системою ленд-лізу, так і її двигуни потребували нафтопродуктів належної якості.

Крім поставок нафтопродуктів, до складу нафтового ленд-лізу доцільно зарахувати і надходження супутніх товарів – засобів транспортування (танкерів, залізничних цистерн, автомобілів-бензовозів), засобів перекачування (мобільних нафтосховищ, збірно-розбірних трубопроводів), засобів добування та переробки нафтопродуктів.

Питання нафтового ленд-лізу, на відміну від питань постачання озброєння, автомобілів, маршрутів поставок, досі маловивчене. Особливо цікаве для майбутніх історичних розвідок питання організації ланцюжка постачання пального від виробника (на території США) до літака на прифронтовому аеродромі (в СРСР). Перспективним убачаємо детальне дослідження структури імпортованого пального та його подальшого використання в радянській нафтопереробці. Чекає на подальше дослідження питання імпорту бензинових присадок тощо.

³⁵ Бутенина Н. Нефтепродуктовый ленд-лиз...