братської трапези при Києво-Печерській лаврі. 1890.

19. ЦДІАК України, ф.1396, оп. 1, спр. 50, арк. 27. Листування з членами Церковно-археологічного товариства та іншими особами про укомплектування музею експонатами за 1892 р.

20. ЦДІАК України, ф.1396, оп. 1, спр. 53, арк. 58. Листування з членами Церковно-археологічного товариства та іншими особами про укомплектування музею експонатами за 1893 р.

21. Отчет Церковно-археологического общества за 1898 год // ТКДА. – 1899. – Т.1. – С.501.

Горьковая А.О. **Памятникоохранная и археологическая деятельность членов Церковно-археологического общества при Киевской духовной академии.** *Статья посвящена археологической деятельности ЦАО как ведущего центра изучения и сохранения памятников церковной старины. В статье изложены результаты археологических работ членов ЦАО, а также их влияние на сохранение археологических памятников.*

Ключевые слова: *археологическое наследие, охрана памятников,* церковные древности.

Gorkova A.O. **Protection of monuments and archaeological activity by members of the Church of the Archaeological Society at the Kiev Theological Academy.** *The article is devoted to the archaeological activity of EAS as a leading center for research and conservation of monuments of ecclesiastical antiquity. The article presents the results of archaeological work of the members of EAS, and their impact on the preservation of archaeological monuments.*

Keywords: *archaeological heritage, protection of monuments, ecclesiastical antiquity.*

УДК 33(091)

МИТНІ ТА ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ ЗДІЙСНЕННЯ ЛЕНД-ЛІЗУ В СРСР

Фрадінський О.А., канд. екон. наук., доц.
(*Державного науково-дослідного інституту митної справи*)

Стаття присвячена дослідженню ленд-лізу як форми військово-економічного співробітництва країн антигітлерівської коаліції (СРСР, Великобританії та США) у контексті організації перевезень вантажів військового призначення та діяльності митної служби СРСР у роки ІІ Світової війни.

Ключові слова: *ІІ Світова війна; ленд-ліз, вантаж; транспортний коридор; митниця; митні формальності.*

Систему військово-економічної допомоги країн-союзників по антигітлерівській коаліції у роки ІІ Світової війни, що отримала назву ленд-ліз, не можна вважати малодослідженою. Об'єктом вивчення вона стала вже у 1947 році, коли світ побачила праця М. Вознесенського «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», у якій автор оцінював допомогу союзників у 4% від усього радянського виробництва. В цілому ж радянські дослідження з питань ленд-лізу вирізнялися яскраво вираженою тенденційністю –

військові поставки визнавалися, але їхнє значення у спільній перемозі над фашизмом сильно применшувалося (подібної думки сьогодні притримується і частина російських дослідників, наприклад А. Морозов [13]).



Проте, починаючи із 1990-х рр. ситуація змінилася, з'явилися публікації російських дослідників М. Баратинського [2], Н. Бутеніної [4], С.Моніна [11; 12], А. Паперно [15], М. Супруна [19] та інших, для яких характерним стало намагання об'єктивного дослідження ленд-лізу як однієї з форм співпраці країн-союзників у ІІ Світовій війні. У західній історіографії варто виділити напрацювання А. Вікса, Р. Джонса, Е. Стеттініуса, Г. Херрінга та ін. Серед вітчизняних дослідників цієї проблеми необхідно відзначити науковий доробок В. Романенка, який досліджував питання авіаційного ленд-лізу [18].

Дослідження ленд-лізу проводилися як комплексно, із врахуванням усіх аспектів його здійснення, так і у розрізі окремих питань (створенню передумов для організації постачання, маршрутів ленд-лізу, номенклатури поставок (літаків, танків, автомобілів, продовольства, пального та ін., часових періодів здійснення). Запропонована Вашій увазі праця розкриває питання організації ленд-лізу в контексті митно-логістичного його забезпечення.

Поряд із прикордонниками перший удар німецьких військ в Прибалтиці, Білорусі та Україні прийняли на себе і співробітники митниць. Із 56 митниць та митних постів, які функціонували в СРСР станом на 1 січня 1941 року, свою роботу припинили 24, було повністю знищено Ризьку, Таллінську, Феодосійську митниці. Якщо станом на 1 січня 1941 року в митній системі працювали 635 посадових осіб (при штатному розписі у 737 одиниць), то вже через рік – 1 січня 1942 року кількість митників становила 428 особи (при передбаченому штаті у 921 одиницю). Головне митне управління Народного комісаріату зовнішньої торгівлі було евакуйоване з Москви до Ульяновська та налічувало у своєму складі 37 працівників. Така динаміка чисельності митників обумовлювалася тогочасними реаліями – частина із них загинула, частина перебувала в евакуації, а близько 220 осіб було призвано на військову службу [14].

Через військовий стан та початок військових поставок по ленд-лізу, різко зросло значення митниць північного, південного та далекосхідного регіонів, на які припала левова частка тягаря при митному оформленні вантажів. Кількість штатних співробітників Мурманської, Архангельської, Бакинської та Владивостоцької митниць коливалася від 10 до 18 осіб [17]. Основними зовнішніми факторами, які обумовили діяльність митних органів у 1941-45 роках, стали: ведення військових дій; багаторазове зменшення обсягів зовнішньої торгівлі; зміна структури експорту та імпорту (переорієнтація на військові та стратегічні товари і вантажі); зменшення пасажиропотоку; організація постачання по системі ленд-лізу. Виходячи із специфіки ситуації основними завданнями митниць були:

– контроль за імпортом товарів по системі ленд-лізу та митне оформлення експорту вантажів за системою зворотного ленд-лізу;

– контроль за переміщенням через митний кордон вантажів, транспортних засобів, пасажирів, поштових відправлень;

– боротьба з контрабандою та збитками у зовнішній торгівлі;

– утримання митних платежів.

Найважливішою ділянкою контролю для радянських митників під час ІІ Світової війни стало виконання митних формальностей при здійсненні операцій за ленд-лізом у силу термінової проведення митних процедур та специфічності вантажів – військової техніки, зброї, стратегічних товарів і сировини та інше.

Радянському Союзу, для вирішення питання організації поставок за ленд-лізом, необхідно було вирішити ряд питань, без розв'язку яких логістика вантажів військового призначення суттєво б ускладнилась:

- у економічному плані – налагодити економічну взаємодію між країнами антигітлерівської коаліції, в першу чергу Великобританією та США;

- у геополітичному плані: за будь-якої ціни зберегти нейтралітет із Японією (з якою в СРСР вже були військові конфлікти 1938 року біля озера Хасан та у 1939 році на річці Халхін-Гол); не допустити вступу у війну Туреччини та Ірану у якості сателітів Німеччини та забезпечити політичну стабільність на Близькому Сході;

- у військовому плані: убезпечити морське переміщення ленд-лізівських вантажів від нападів німецького військово-морського флоту та авіації; прикрити від ударів Люфтваффе райони вивантаження торгових суден, у першу чергу – порти Мурманська, Архангельська, Молотовська (за кількістю та потужністю нанесених бомбових ударів під час ІІ Світової війни Мурманськ зайняв друге місце після Сталінграда); мінімізувати розвідувальну та диверсійну активність ворога (лінія фронту проходила всього лише у 60 кілометрах від Мурманська); не дозволити німцям та фінам вийти на лінію Кіровської залізної дороги;

- у логістично-інфраструктурному плані: розширити та побудувати нові об'єкти портової інфраструктури (причали, склади, службові приміщення, під'їзні шляхи, збільшити кількість торгівельних суден та портових кранів); збудувати мережу проміжних аеродромів, що використовувалися для перегону літаків; створити пункти постачання паливо-мастильними матеріалами (для літаків та автотранспорту, що надходили власним ходом із Аляски та Ірану); підвищити пропускну спроможність залізниць, що зв'язували північні, південні та далекосхідні райони СРСР із театром військових дій на Заході країни; врахувати те, що окремі порти можливо використовувати лише в теплу пору року (Архангельськ та Молотовськ) чи із залученням криголамів (Находка) або ж неможливість заходу великих океанічних суден через невелику глибину бухти (Посьєт);

- у митному плані: вирішити проблеми здійснення митних процедур (оформлення та контролю) товарів військового та подвійного призначення; нарахування та сплати митних платежів при їх розмитнені; боротьба з контрабандою.

Підстави для отримання військово-технічної допомоги від Великобританії у Радянського Союзу з'явилися після укладення 12 липня 1941 року між Лондоном та Москвою угоди про спільні дії у війні проти Німеччини. Після підписання 1 жовтня 1941 року американським посланцем А. Гарріманом у Москві протоколу про початок військових поставок на суму 1 млрд доларів США, система американського ленд-лізу почала діяти і у інтересах СРСР.

Найвідомішим, найшвидшим (час у дорозі складав 13–16 діб) та найнебезпечнішим шляхом доставки військових вантажів за місцем призначення були Арктичні (Полярні, Північні) конвої. Найважливішу роль Арктичні кон-

вої відіграли у 1941–1942 рр., коли Тихоокеанський та Трансіранський маршрути перебували на стадіях організації та інфраструктурної розбудови (перевезення через північні порти забезпечили близько 70% усіх тогочасних поставок за ленд-лізом).

Завантажені кораблі починали свій шлях на Східному узбережжі США, потім робили проміжну зупинку в Ісландії або Великобританії. Сформовані у конвої американські, британські, радянські судна оминали острів Ведмежий, в районі 20 меридіану східної довготи переходили під охорону військовими кораблями, підводними човнами та літаками Північного флоту СРСР, які в подальшому конвоювали їх до портів Мурманська, Архангельська та Молотовська (тепер Сєвєродвінськ). Для охорони суден використовувався ескортні групи до складу яких входили бойові кораблі союзників. Перший арктичний конвой під кодовою назвою "DERVISH", який прибув до Архангельська 31 серпня 1941 р., охоронявся важкими крейсерами «Девоншир» та «Саффолк», 3 есмінцями, 3 океанськими тральщиками, 3 кораблями протиповітряної оборони та авіаносцем «Вікторіес». Окрім того, до складу конвойної групи у якості авіатранспорту входив і авіаносець «Аргус», який доставив в СРСР на своєму облавку 24 літаки «Харрікейн».

Конвою "DERVISH", до складу якого входило 6 вантажних суден («Альчіба», «Ланкастріан Прінс», «Ланстефан Кестл», «Нью Вестмінстер Сіті», «Трехата», «Ешен») і танкер «Олдерсдейл», прибув до Архангельська вже 31 серпня 1941 р. На борту кораблів знаходилось 10 тис. тон каучуку, 1,5 тис. тон взуття, олово, шерсть, глибинні бомби та морські міни, 15 (за іншими даними – 64 [18]) винищувачів у розібраному вигляді, пальне, 524 військовослужбовці – пілоти і наземний персонал військово-повітряних сил Великобританії [1]. Прийом вантажу із зазначеного конвою показав усі труднощі прийому великотоннажних океанічних суден, проте враховуючи відносну наближеність північних портів до театру бойових дій, Державний комітет оборони прийняв рішення про розбудову їх інфраструктури. 15 жовтня 1941 року Уповноваженим Державного комітету оборони по перевезеннях на Півночі було призначено відомого радянського полярника І. Папаніна [19]. Він відразу ж включився в роботу, «вибив» необхідний автотранспорт, криголами, портові буксири, трудові ресурси. Тільки в Архангельському порту було побудовано та реконструйовано 2,5 кілометри причалів, встановлено близько 40 портових кранів, побудовано близько 90 споруд, складів, службових будівель та облаштовано під'їздні шляхи [14]. В зв'язку із тим, що Архангельський порт відносився до категорії замерзаючих портів, він зумів прийняв лише перші 7 конвоїв. Через важку льодову ситуацію зими 1941-42 років решта конвоїв були перенаправлені до незамерзаючого Мурманського порту, який було розбудовано командою І.Папаніна практично з нуля у важких прифронтових умовах. Проблеми в Мурманську були ті ж, що і у Архангельську, порт зазнавав частих бомбувань німецькою авіацією, яка розміщувалася на аеродромах в Північній Норвегії і Лапландії (Хебугтен, Банак, Луостарі, Рованіемі), що знаходились у 10-15 хвилинах польоту від міста. Проте, перший свій караван PQ-7 Мурманський порт прийняв вже 11 січня 1942 року.

Основними відправними точками Арктичних конвоїв були: у 1941 році – Хваль-фіорд в Ісландії (6 конвоїв) та Скапа-Флоу на Оркнейських островах (1 конвой); у 1942 році – Хваль-фіорд (5 конвоїв), Лох-Ю в Шотландії (3 конвої), Рейк'явік в Ісландії (5 конвоїв); у 1943 році – 7 конвоїв прийшли із Лох-Ю; у 1944 році - 8 конвоїв із Лох-Ю; в

1945 році – 4 конвої прибули із Клайда (Шотландія) та 1 із Лох-Ю.

Протягом 1941–1945 рр. у Радянський Союз було відправлено 40 арктичних конвоїв, причому найбільша їх кількість (13) припала на 1942 р. Усього до складу конвоїв (без врахування військових кораблів, що використовувалися для конвоювання) увійшло 811 торгівельних суден, із яких 91 судно загинуло. Найбільших втрат улітку 1942 р. зазнав конвой PQ-17, із 34 суден якого до портів призначення дійшло лише 11. На затонулих суднах конвою знаходилося 430 танків, 210 літаків, 3350 автомобілів та близько 100 тис. тон вантажів військового призначення. За американськими даними протягом II Світової війни до північних портів надійшло близько 4 млн. тон вантажів, втрати у корабельному складі становили 99 вантажних суден і бойових кораблів та 2773 моряків торгівельного та військового флотів.

За радянськими даними протягом війни через північні митниці Мурманська, Архангельська, Молотовська для військових потреб надійшло 3,9 млн. тон вантажів в режимі імпорту; в режимі експорту митники оформили 1,5 млн. тон вантажів (в основному лісоматеріали та вантажі «Разноэкспорта», «Экспортльна»). З метою пришвидшення митних процедур було створено мережу митних постів у Полярному, Сєвероморську, Грязній губі, Біломорську та відкрито митницю в Печензі [10].

Доставку військового спорядження Тихоокеанським маршрутом можна поділити на 2 основні потоки: морським шляхом та повітряним постачанням.

Транспортування вантажів по морському маршруту відбувалося через Тихий океан із Західного узбережжя США (хоча, в окремих випадках, використовувалися і потужності портів Східного узбережжя, звідки кораблі потрапляли до Тихого океану через Панамський канал) у далекосхідні порти СРСР (Владивосток, Петропавловськ-Камчатський, Ніколаєвськ-на-Амурі, Находка), а далі – Транссибірською залізницею у європейську частину Росії. Основну номенклатуру поставок становило продовольство, нафтопродукти, промислове устаткування, військова техніка, паротяги, електростанції, автомобілі. В рахунок зустрічних поставок СРСР відвантажував марганець, кольорові та рідкоземельні метали, ліс, рибну продукцію.

Для обслуговування Тихоокеанського маршруту було залучено Далекосхідне державне морське пароплавство, до складу якого на початок війни входило 85 суден. З метою нарощення обсягів перевезень американською стороною протягом 1942-45 років було передано 128 суден (як відремонтованих старих, так і нових суховантажів типу «Ліберті»); близько 50 танкерів; 15 льодових буксирів типу «річка-море», 3 криголами [15]. Перевезення відбувалося, так званим, «крапельним» методом – одиночними кораблями, часто без охорони. З початком військових дій Японії проти США 7 грудня 1941 р. все перевезення проходило на кораблях під радянським прапором та з радянським екіпажем на борту. Не дивлячись на нейтралітет Японії відносно СРСР, 178 радянських суден було затримано японськими військовими кораблями, із них транспорти "Кам'янець-Подільський", "Інгул", "Ногін" терміном більше 2 місяців. 8 торгових суден було японцями потоплено, ще близько 12 загинули за нез'ясованих обставин. Окрім того, Японія штучно створювала труднощі, закривши для проходження радянськими суднами незамерзаючі Сангарську та Корейську протоки. Тому щоб потрапити до портів південної частини Далекого Сходу суднам доводилося проходити небезпечною у навігаційному відношенні (мілководною, вузькою, замерзаючою) Татарською протокою. Тривалість морської ділянки маршруту

складала 18–20 діб. Можливості морського Тихоокеанського маршруту обмежувалися пропускною здатністю Транссибірської залізниці, якою вантажі до театру військових дій доставлялися протягом 2–3 тижнів та руховий склад якої було сформовано на дві третини за рахунок поставок по ленд-лізу паротягів, тендерів, вагонів [19].

Через базу Колд-Бей на Алясці проходила передача бойових кораблів та вишкіл їх екіпажів (передано 149 бойових кораблів, пройшли навчання 12,4 тисяч радянських військових моряків). На кінець ІІ Світової війни у складі Північного флоту нараховувалося 76 кораблів, отриманих за ленд-лізом (із загальної кількості у 218 одиниць); до складу Тихоокеанського флоту із 657 штатних бойових одиниць – 181 корабель та катер був отриманий за системою ленд-лізу. У складі Балтійського та Чорноморського флотів було, відповідно, 28 та 36 ленд-лізівських кораблів та катерів [8].

З метою митного контролю та оформлення вантажів, що надходили по системі ленд-лізу, за рахунок персоналу Владивостоцької митниці було сформовано митні пости у Магадані, бухті Провідєнія, Амбарчику, Тіксі, Певеку, Ніколаївську-на-Амурі, острові Діксон, портах на річці Єнісей – Ігарці та Дудінці. Спеціальні бригади митників направлялися до порту Находка, який починаючи із 1943 року став важливим центром перевалки продовольства, медикаментів та хімічної сировини.

Повітряне постачання полягало в організації повітряного перегону літаків із США до СРСР. Вже у липні 1941 року фахівцям було доручено розробити три альтернативних варіанти перельоту: через північний Льодовитий океан; через Камчатку та Комсомольськ-на-Амурі; по маршруту Уелькаль — Сеймчан — Якутськ — Кіренск — Красноярськ. 9 жовтня 1941 р. урядом СРСР було прийнято рішення про організацію повітряного перегону літаків з Аляски до Сибіру по третьому маршруту. Цей шлях протяжністю у 6 500 кілометрів увійшов в історію ленд-лізу під назвою Алсибу (скорочення від «Аляска-Сибір»). Він розпочинався в місті Фербенкс (Аляска), продовжувався територією Чукотки, Якутії та закінчувався у Красноярську. Для організації перегону за маршрутом було створено 17 аеродромів на території СРСР (базові – у Красноярську, Якутську, Кіренську, Сеймчані та Уелькалі; проміжні та резервні – у Алдані, Олекминську, Оймяконі, Берелеху, Марково, Бодайбо, Вітімі, Усть-Маї, Хандизі, Кегалі, Зирянці, Анадирі) та 15 аеродромів на території Аляски.

Із авіаційних заводів, розміщених у континентальній частині США, американськими та канадськими пілотами 7 Перегоночної групи Військово-повітряних сил США літаки доставлялись на американську військово-повітряну базу Фербенкс (Аляска), де їх приймали представники Радянської військової місії. Радянським командуванням для забезпечення авіаперегону в місті Іваново було сформовано Першу авіаційну перегонну дивізію під командуванням полярного льотчика Іллі Мазурука у складі 5 полків. 1-ий перегонний авіаційний полк (далі – ПАП) переганяв літаки із Фербенкса через Берингову протоку до Уелькаля (Чукотка), 2-ий ПАП, який базувався в Уелькалі, переганяв літаки до Сеймчана (Магаданська область), 3-ій ПАП – із Сеймчана до Якутська, 4-ий ПАП – з Якутська до Кіренська, а 5-ий ПАП – із Кіренська до Красноярська. Передавши літаки наступному полку, льотчики поверталися до себе на базу літаками спеціальної транспортної ескадрильї. Перший перегон зайняв 33 дні – розпочавшись 6 жовтня 1942 року у Фербенксі він закінчився 16 листопада 1942 року у Красноярську. В Радянський Союз було доставлено 8 бомбардувальників А-20В «Бостон» (за іншими даними – 7 літаків

Р40 «Кіттіхаук» та 1 Б-25), втрати на трасі склали 2 літаки – один через проблеми з двигунами повернувся на аеродром вильоту, а інший – здійснив вимушене приземлення в районі аеропорту Марково. Максимальної пропускної здатності траса досягла у 1944 році, коли по ній було перегнано 3425 літаки.

За весь час перегону радянською стороною було втрачено 81 літак, американською – 65. За інформацією радянської сторони, в результаті аварій загинуло 113 пілотів, в пам'ять про яких у жовтні 1992 р. в аеропорту Якутська відкрито меморіальний комплекс.

За час існування дивізії (з жовтня 1942 р. до 1946 р.) її пілотами було доставлено 7 908 одно- та двомоторних літаків (близько 43% від усієї кількості поставлених в СРСР літаків); 18,7 тис. тон вантажів; 319 тон пошти, із них 187 – дипломатичної; перевезено 128,4 тис. пасажирів. Як визнання заслуг льотчиків, 5 листопада 1944 року, указом Верховної Ради СРСР дивізію було нагороджено орденом Бойового Червоного Прапора.

Для митного забезпечення перельотів весною 1943 року було організовано митні пости центрального підпорядкування Головному митному управлінню в населених пунктах Уелькаль та Сеймчан, а для контролю за ввезенням авіаційного бензину та масла – митні пости у Нагаєво і у Анадирі. В цілому ж митники Далекого Сходу оформили близько 8,25 млн. тон вантажів, що становить близько 47% від загального обсягу ленд-лізу в СРСР.

Ще одним шляхом ленд-лізу з тихоокеанських портів США на радянську Північ став морський шлях через Північний Льодовитий океан. Проте, через обмеження терміну навігацій, складність кліматичних умов, необхідність використання для проведення конвоїв спеціальних суден (криголамів та гідрографів), він відіграв найменшу роль. Через Північний морський шлях в Радянський Союз було доставлено 0,492 млн. тон вантажів, що становило 2,6 % від загального обсягу [12]. Причому основна їх маса припала на період 1943–1945 рр. (1943 р. – 118 тис. тон; 1944 р. – 128 тис. тон; 1945 р. – 142 тис. тон.) [3]. Основною спеціалізацією даного маршруту стало постачання вантажів (будівельних матеріалів, пального продовольства, запасних частин) для будівництва і обладнання аеродромів та їх інфраструктури на трасі повітряного перегону Алсиб, а також забезпечення життєдіяльності морських та річкових портів північної частини СРСР. Торгові судна через Берингову протоку потрапляли у Північний Льодовитий океан, із якого по руслах великих чукотських та сибірських річок – Колими, Лєни, Єнісея доставляли вантажі у пункти призначення.

Питання про використання Трансіранського (Перському) маршруту постало 22 червня 1941 року, коли на зустрічі заступника народного комісара іноземних справ А. Вишинського із тимчасово повіреним у справах Великобританії в СРСР Г. Баггалеєм останній заявив про готовність уряду Великобританії надати допомогу радянській стороні через порти Далекого Сходу та Персидської затоки. Вже 28 червня 1941 року народний комісар зовнішньої торгівлі Анастас Мікоян обговорив із англійським послом Кріппсом пропускну здатність Трансіранської залізниці, шосейних доріг та портів. Переговори, розпочаті з Іраном, показали, що останній не проти організації транзиту через свою територію вантажів, проте наголошував на своєму нейтральному статусі та категорично виступав проти транспортування військової техніки та озброєнь – а це значно знижувало привабливість перевезень іранським маршрутом [10].

Для вирішення питань організації перевезень Радянським Союзом та Ве-

ликобританією було вирішено ввести війська до Ірану. Формальною зачіпкою для цього стала диверсійна та розвідувальна активність німецької розвідки на території Ірану. В радянсько-перському договорі 1921 року зазначалося, що якщо зі сторони третіх країн будуть мати місце спроби шляхом озброєного втручання здійснювати на території Персії (Ірану) загарбницьку політику, або перетворити територію Персії в базу для військових виступів проти Росії або союзних їй держав, то це стане підставою для введення військ на територію Персії. В дипломатичній ноті, врученій у Тегерані 25 серпня 1941 від імені урядів СРСР та Великобританії, зазначалося, що підривна діяльність німецьких диверсійних груп набула загрожуючого характеру та має на меті втягнення Ірану до військових дій проти СРСР. Тому, зважаючи на договір від 1921 року, та з метою самозахисту в Іран будуть введені радянські війська. Вторгнення радянських військ проходило за 2 маршрутами – кавказьким (44 та 47 армії Закавказького фронту) та середньоазійським (53 армія – зі сторони Туркменії). Британські союзники зайняли південно-західні території та порти в Перській затоці. Таким чином, виключалася можливість вступу Ірану у війну на боці Німеччини та було взято під контроль багаті нафтою райони Близького Сходу.

Єдиним перським портом, який міг приймати кораблі, була Басра, в найкоротші терміни британцями було розбудовано порти Хоремшехр та Багдар Шампур, поглиблено їх фарватери, відкрито кілька авто- та авіа складальних заводів, побудовано аеродроми, склади для перевалки вантажів. Для організації поставок через Трансіранський (Перський) коридор було побудовано автомагістраль, реконструйовано іранську залізницю, що з'єднувала узбережжя Каспійського моря та Перської затоки. Було поповнено рухомий залізничний склад, спочатку – за рахунок індійських залізниць, а згодом – за рахунок сотень дизельних локомотивів та тисяч вагонів і платформ англійського та канадського виробництва. Вже перші стратегічні вантажі через Іран надійшли до Радянського Союзу у листопаді-грудні 1941 року.

Спеціалізацією Трансіранського маршруту стали поставки вантажних автомобілів та джипів (184 тисячі – близько половини від обсягу поставлених за ленд-лізом). Перша партія із 50 автомобілів Dodge була відправлена «власним ходом» із порту Бушир вже 23 лютого 1942 року [13]. Після збору на автоскладальних заводах автомобілі, завантажені вантажем військового призначення, своїм ходом, у складі автоколон, вирушали у 2500 кілометровий маршрут на територію СРСР. З метою перегону авіатехніки було сформовано 2 радянських перегоночних авіаполки, окрім того існувала практика, коли пілоти радянських бойових авіаполків приймали літаки особисто в Ірані та після їх освоєння самостійно вилітали на фронт. Одним із таких полків був 16 гвардійський авіаційний полк, у якому воював на винищувачі Р-39 «Аерокобра» майбутній тричі Герой Радянського Союзу О. Покришкін.

На території СРСР перевезення вантажів здійснювали тилові підрозділи Закавказького, Північнокавказького і Туркестанського військових округів, Каспійське пароплавство та Каспійська військова флотилія, порти Астрахані, Баку, Красноводська, Махачкали, Закавказька та Ашхабадська залізниці [2]. Через порт Баку було здійснено перевалку 1,5 млн. тон вантажів, через Красноводський порт – 660 тис. тон, 310 тис тон – доставлено у порт Махачкали.

Вантажі з США прямували в порти Перської затоки (Басру, Хоремшехр, Абадан) кількома шляхами: Панамський канал – Тихий океан – Нова Зеландія – Австралія – Індійський оке-

ан – Іран; Атлантичний океан – мис Доброї Надії – східне узбережжя Африки – Іран. Починаючи з кінця 1943 р., коли закінчилися бойові дії в Північній Африці та союзники висадилися в Італії, з'явилася можливість зменшити шлях транспортування завдяки маршруту Атлантичний океан – Гібралтар – Середземне море – Суецький канал – Червоне море – Іран. Тривалість перевезення вантажів до Ірану, залежно від обраного маршруту, складала від 50 до 110 днів [4]. Якщо восени 1941 року щомісячно в СРСР через Іран доставлялось до 10 тис. тон вантажів, то вже через рік, у вересні 1941 року, обсяги поставок збільшилися до 40 тис. тон на місяць, а свого максимуму сягнули у січні 1943 року – 51 тис. тон. Усього ж, протягом війни, по Трансіранського (Перському) маршруту було доставлено близько 24% вантажів по ленд-лізу (близько 4,16 млн. тон) [12].

З метою митного забезпечення ленд-лізу через Трансіранський коридор 19 грудня 1941 року Головним митним управлінням було створено митні пости на радянсько-іранському кордоні в містах Красноводську, Серахсе, Баят-Ходжі, а у Ашхабаді – відділення Головного митного управління. У 1942 році для митного огляду та оформлення літаків, вантажів та пасажирів, що переміщувалися через кордон повітряним шляхом, було створено митні пости у містах Мари, Кизил-Арват та Кіровабад. Усього ж митниками було оформлено близько 6 тисяч літаків, що поставлялися через Іран по системі ленд-лізу. Більша частина автомобільного ленд-лізу проходила митне оформлення через Джульфінську митницю (Азербайджан).

Починаючи з середини 1944 р., після висадки союзників у Нормандії та перенесення бойових дій у Центральну та Східну Європу, значення Перського коридору значно знизилося, оскільки з'явилася можливість транспортування військових вантажів у Чорноморські порти СРСР через протоки Дарданелли та Босфор. За цим маршрутом було перевезено 0,681 млн. тон вантажів, або 3,9 % від їх загальної кількості, митне оформлення яких відбувалося на заново створених у 1944 році Одеській, Феодосійській, Керченській, Миколаївській, Новоросійській, Кенійській митницях.

Під час ІІ Світової війни огляд вантажів митниками проводився на складах після їх вивантаження; безпосередньо на транспортних засобах; під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт на суднах, автотранспорті. До вантажів, що йшли на адресу радянських установ, застосовувалися мінімальні ставки мита, передбачені Митним тарифом СРСР 1930 року, для усіх інших адресатів (приватних осіб, організацій-концесіонерів, консульських та дипломатичних установ) – максимальні ставки мита. На пропуск благодійної допомоги протягом 1941-1942 років необхідно було отримувати індивідуальний дозвіл Народного комісаріату зовнішньої торгівлі. Починаючи з 1943 року митниці отримали право самостійно пропускати дані вантажі із дотриманням усіх митних формальностей (за умови повідомлення про це у телеграфному режимі Головного митного управління). При цьому на документах проставлявся штамп «Благотворительный груз».

У контексті протидії незаконному переміщенню через митний кордон СРСР товарів перед митними органами було поставлено завдання протидії контрабандному переміщенню товарів при здійсненні вантажних та пасажирських перевезень, облік та реалізація конфіскованого майна, нарахування митних платежів на товари, що ввозилися моряками закордонного плавання та пасажирами понад обсяги безмитного ввезення.

Ведення бойових дій та перебудова радянської промисловості на військовий лад обумовила тотальний дефі-

цит найнеобхідніших товарів, який і визначав структуру контрабандних товарів: якщо при ввезенні це були алкоголь, тютюн, сірники, запальнички, мило, шоколад, консерви, швейні голки, барвники, спеції, одяг з якісних видів тканини, шкіряне взуття, годинники; то у зворотному напрямку переважали валюта і валютні цінності, вироби з дорогоцінних металів та коштовного каміння.

Ситуація з протидією контрабанді була настільки серйозною, що у січні 1943 року начальником відділу по боротьбі з контрабандою Головного митного управління Народного комісаріату зовнішньої торгівлі (ГМУ НКЗТ) І. Галидєвим на адресу керівників митних органів СРСР було направлено методичні рекомендації по виявленню контрабанди. У зазначених рекомендаціях уся контрабанда поділялася на політичну та економічну. До складу політичної контрабанди було віднесено несанкціоновані державою листівки, брошури, журнали, книги, а також різного роду заклики і лозунги антирадянського змісту, які писалися на упаковках, контейнерах, вантажних місцях. Предмети політичної контрабанди підлягали негайному вилученню та передачі прикордонникам, а написи антирадянського змісту знищувалися шляхом замальовування чи видалення. Залежно від способу переміщення через митний кордон контрабанду було поділено на: пасажирську; приховану у транспортних засобах; контрабандну приховану у вантажних місцях [16].

Передумовою для розвитку контрабандного промислу став військовий час, який сприяв незаконному переміщенню товарів під видом трофейних або ленл-лізівських вантажів чи в опечатаному вигляді під приводом секретності або під видом дипломатичних відправлень. Як засвідчила статистика митних правопорушень на частку імпортних операцій припадало до 85% усіх випадків виявлення контрабанди, а при здійсненні експортних операцій – до 15% від їх загальної кількості. При цьому основними контрабандистами були пасажири та моряки конвоїв, що обслуговували перевезення по ленд-лізу. Найбільший обсяг виявленої контрабанди припав на 1943 рік, коли вартісна величина виявлених митних правопорушень склала 3,9 млн. рублів (у 1942 році – 1,978 млн. рублів, а у 1944 році – 0,65 млн. рублів) [14].

Про курйозний випадок контрабандного переміщення товарів у ході ленд-лізу можна довідатись з мемуарів Героя Радянського Союзу Дмитра Лози, який свій бойовий шлях пройшов на англійській та американській бронетехніці – танках «Матильда» та «Шерман». За спогадами ветерана, починаючи із весни 1944 року 9 гвардійський механізований корпус отримував танки із портів Мурманська та Архангельська. З метою убезпечення техніки від корозії під час морського транспортування корпус танка ретельно «закутувався» у вологостійкий папір, а танкова гармата із двох сторін (дульної та казенної) закупорювалася 30 сантиметровими «корками» із густого машинного масла. Уже в Радянському Союзі, під час очищення гармат від масла, танкісти виявляли у міжкорковому просторі запаковані подарунки із США – алкоголь, цигарки, продукти харчування. Таким контрабандним чином звичайні американці висловлювали свою підтримку та солідарність союзникам. Цей секрет радянські танкісти берегли до закінчення війни [9].

У спогадах іншого ветерана О.С. Уранова, який проходив службу у 2 ПАП Першої авіаційної перегінної дивізії в якості стрільця-радиста на літаках A20G “Бостон”, зустрічається згадка про те, що в усіх потаємних закутках літаків, які доводилося йому переганяти, знаходилися цигарки «Camel», віргінський тютюн у пачках, дешеві годинники та навіть американський ілюс-

трований щотижневий журнал «LIFE» [5].

Проте діяльність митниці не обмежувалася лише із митним оформленням та контролем вантажів за ленд-лізом та боротьбою із порушеннями митних правил. З метою охорони природного середовища Далекого Сходу та боротьби з японськими браконьєрами, у 1943 році на території Охотсько-Камчатського узбережжя було розгорнуто мережу тимчасових митних постів – із запланованих 36 було створено 15 постів із штатом у 16 співробітників [10].

Ще одним способом реалізації покладених на митників завдань було виконання ними контрольно-інспекторських функцій, які полягали у: правильності оформлення вантажів у розрізі митних режимів; виявленні недоброякісної тари, недоліків в упаковці вантажів, яка може привести до їх псування, втрати або розкрадання; правильності маркування вантажів; виявлення пошкоджень та псування вантажів під час їх перевезень; контроль за дотриманням графіку транспортних відправок та перешкоджання необґрунтованому простою транспортних засобів; нагляд за роботою складських організацій та виявлення випадків поганого зберігання, псування та розкрадання товарів. Лише в 1944 році митниками біло виявлено 1570 випадків розкрадання вантажів, 1740 випадків розкрадання вантажів в портах; 233 випадки потонення вантажів під час їх вантаження або вивантаження; 832 недостачі, 11 випадків простоїв суден; 1983 інших дефектів [14].

Усього ж за роки війни радянські митники, кількість яких на усіх митницях та митних постах становила близько 1 тис. осіб, провели огляд та митне оформлення 17,5 млн. тон вантажів, що надійшли в країну за ленд-лізом на суму близько 10,8 млрд. доларів США. По системі зворотного ленд-лізу (експорт із СРСР в рахунок оплати товарів за ленд-лізом) було здійснено митне оформлення вантажів на суму 2,14 млн. доларів США. Усього ж обсяг експортно-імпортних операцій за 1941-1945 роки склав 1818,8 млн. карбованців.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Аруева Д.А.* Ленд-лиз и Северные конвои. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://samlib.ru/l/liz_l/11032008.shtml

2. *Барятинский М.* Ленд-лиз: маршруты, объемы и долг. / М. Барятинский // Военно-промышленный курьер. – 2011. - № 8. – С.4-5.

3. *Белов М.И.* История открытия и освоений Северного морского пути. – Л.: Гидрометеорологическое изд-во, 1969. – Т. 4. – 617 с.

4. *Бутенина Н.* Ленд-лиз: сделка века / Н. Бутенина. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. – 312 с.

5. *Драбкин А.* Я дрался на бомбардировщике / А. Драбкин. – М.: ЄКСМО, 2010. – 256 с.

6. *Комарков А.Ю.* Корабельный ленд-лиз для СРСР в годы Великой Отечественной войны / А.Ю. Комарков // Общество. Среда. Развитие. – 2012. - №4. – С. 59-63.

7. *Комарков А.Ю.* Ленд-лиз для СССР в первый год Великой Отечественной: особенности, проблемы, итоги / А.Ю. Комарков // Общество. Среда. Развитие. – 2012. - №1. – С. 74-78.

8. *Левашко В.* Ваша победа – это наша заслуга / В. Левашко. // Военно-промышленный курьер. – 2011. - № 13 (379). – С.3-5.

9. *Лоза Д.Ф.* Танкист на «иномарке». Победили Германию, разбили Японию. — М.: Яуза, Эксмо, 2005. — 320 с.

10. *Ляпустин С.Н.* Борьба с контрабандой объектов фауны и флоры на

Дальнем Востоке России (конец XIX – начало XXI в.): монография / С.Н. Лапустин; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал; Всемирный фонд дикой природы (WWF). – Владивосток: ВФ РТА, 2008. – 252 с.

11. *Монин С.Д.* Ленд-лизовский транзит через Иран и Каспий в 1941–1942 годах. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eurasian-defence.ru/node/6540

12. *Монин С.* Маршруты ленд-лиза / С. Монин // Обозреватель. – 2010. – № 6. – С. 50-57.

13. *Морозов А.* Роль ленд-лиза в победе над общим врагом. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://lib.rus.ec/b/227791/read

14. Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11

15. *Паперно А.* Ленд-лиз. Тихий океан / А. Паперно. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kscnet.ru/ivs/bibl/paperno1/index.html

16. *Пиляева В.* История таможенного дела и таможенной политики России. / В. Пиляева. – М.: Балтрус, 2008. - 208 с.

17. Подвиг таможенников в Великой Отечественной войне. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.tks.ru/news/nearby/2007/02/23/0001

18. *Романенко В.Д.* Авіаційний ленд-ліз до СРСР у роки війни – організація і практика поставок / В.Д. Романенко // Питання історії науки і техніки. – 2008. - №4(8). – С. 18-29.

19. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. / Составители В.В. Брызгалов, В.А. Любимов, М.Н. Супрун. – Архангельск, 1991. – 173 с.

Фрадинский А.А. **Таможенные и логистические аспекты ленд-лиза в СССР.** *Статья посвящена исследованию ленд-лиза как формы военно-экономического сотрудничества стран антигитлеровской коалиции (СССР, Великобритании и США) в контексте организации перевозок грузов военного назначения и деятельности таможенной службы СССР в годы Второй мировой войны.*

Ключевые слова: *Вторая мировая война; ленд-лиз, груз; транспортный коридор; таможня, таможенные формальности.*

Fradinsky A.A. **Customs and logistical aspects of the implementation of the Lend-Lease to USSR.** *The article investigates the Lend-Lease as a form of military and economic cooperation between the anti-Hitler coalition (USSR, Britain and the U.S.) in the context of military cargo and customs of the USSR during World War II.*

Keywords: *World War II, the Lend-Lease, cargo, transport corridor, customs, customs formalities.*

ПИТАННЯ ІСТОРІЇ НАУКИ І ТЕХНІКИ

№4
2013

Національній академії наук України

95 років



ПИТАННЯ ІСТОРІЇ НАУКИ І ТЕХНІКИ

4(28)
2013

Головний редактор
д.т.н. Гріффен Л.О.

Відповідальний секретар
к.т.н. Константинов В.О.

Члени редколегії
д.і.н. Бєсов Л.М.
д.с.-г.н. Вергунов В.А.
д.і.н. Корнієнко О.М.
д.і.н. Литвинко А.С.
д.і.н. Непомнящий А.А.
д.б.н. Пилипчук О.Я.
д.і.н. Посохов С.І.
д.і.н. Савчук В.С.
к.і.н. Титова О.М.
д.ф.-м.н. Шендеровський В.А.

Засновник і видавець
Центр пам'яткознавства
НАН України і УТОПІК

Адреса редакції
01015, Київ, вул. Лаврська, 9,
корп. 19. Тел. 280-78-79
e-mail: lagrif@mail.ru

Видання зареєстровано
в Мін'юсті України
КВ № 12661-1545Р

Рекомендовано до друку
Вченою радою Центру
пам'яткознавства
НАН України і УТОПІК
(прот. № 9 від 31.10.2013 р.)

Постановою Президії
ВАК України від 10.02.2010 р.
№ 1-05/01 журнал включено
до переліку фахових видань
з історичних наук (Бюлетень
ВАК України, № 3, 2010 р.)

Підписано до друку
05.11.2013 р. Формат 70×100/16.
Папір офсетний. Друк офсетний.
Ум. друк. арк. 5,85.
Обл.-друк. арк. 6,60.
Тираж 100 прим. Зам. № 28.

Видається щоквартально

У номері:

РОЗВИТОК НАУКОВИХ І ТЕХНІЧНИХ ІДЕЙ

Колтачихіна О.Ю. Історія вчення про всесвіт у дослідженнях В. І. Вернадського 2

НАУКОВІ І ТЕХНІЧНІ ДОСЯГНЕННЯ МИНУЛОГО

Щебетюк Н.Б. Організація сільськогосподарської дослідної справи наприкінці 20-х – початку 30-х рр. XX ст. в Україні: пошук форм і методів 10

ПІДГОТОВКА НАУКОВИХ ТА ІНЖЕНЕРНИХ КАДРІВ

Богач Є.М., Григорюк І.П. Професор Сергій Іванович Лебедєв (1902–1989) – ректор Української сільськогосподарської академії 17

ВИДАТНІ НАУКОВЦІ ТА ІНЖЕНЕРИ

Кардобрій Т.А. Участь академіка Б.Є. Веденєєва у будівництві Дніпровської гідроелектростанції (1927-1932 рр.).....23

ІСТОРІЯ ГАЛУЗЕЙ ТА ПІДПРИЄМСТВ

Кривоконь О.Г. Проектні розробки Укрдіпромезу в контексті розвитку тракторобудування в Україні (кінець 20-х – початок 30-х років XX сторіччя)..... 29

Корольов А.Г. Історія Лабораторії вивчення лейкозів в Національному науковому центрі «Інститут експериментальної і клінічної ветеринарної медицини».....37

ПАМ'ЯТКИ ІСТОРІЇ ТА КУЛЬТУРИ

Ломакін Д.А. Мусульманські пам'ятки XIII – XV століть у Старому Криму: перспективи дослідження.....45

НАУКОВІ ПУБЛІКАЦІЇ

Горькова А.О. Пам'яткоохоронна та археологічна діяльність членів Церковно-археологічного товариства при Київській духовній академії.....52

Фрадінський О.А. Митні та логістичні аспекти здійснення ленд-лізу в СРСР 57

КОРОТКІ ПОВІДОМЛЕННЯ

Радзієвський В.О. До проблеми розвитку сюркультури багатіїв 69

ISSN 2077-9496

© Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК