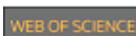


Бодрова Е. В. К истории строительства поставленных в СССР по ленд-лизу нефтеперерабатывающих заводов (1941—1945 гг.) / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов // Научный диалог. — 2020. — № 8. — С. 334—345. — DOI: 10.24224/2227-1295-2020-8-334-345.

Bodrova, E. V., Kalinov, V. V. (2020). On History of Construction of Oil Refineries Supplied to the USSR under Lend-Lease (1941—1945). *Nauchnyi dialog*, 8: 334-345. DOI: 10.24224/2227-1295-2020-8-334-345. (In Russ.).



УДК 94(47).084.8:665.6

DOI: 10.24224/2227-1295-2020-8-334-345

К ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОСТАВЛЕННЫХ В СССР ПО ЛЕНД-ЛИЗУ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ЗАВОДОВ (1941—1945 ГГ.)

© Бодрова Елена Владимировна (2020), orcid.org/0000-0001-7889-3054, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «МИРЭА — Российский технологический университет» (Москва, Россия), evbodrova@mail.ru.

© Калинов Вячеслав Викторович (2020), orcid.org/0000-0002-9709-7720, доктор исторических наук, доцент, заведующий кафедрой истории, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И. М. Губкина» (Москва, Россия), kafedra-i@yandex.ru.

На основе архивных материалов исследуется весьма актуальный в условиях обострившихся дискуссий о проблемах, связанных с историей Второй мировой войны, вопрос о строительстве нефтеперегонных предприятий, поставленных в СССР по ленд-лизу в соответствии с соглашением, подписанным с США в 1942 году. Новизна исследования определяется не только введением в научный оборот новых архивных документов, но и попыткой точнее определить причины срыва запланированных сроков ввода в эксплуатацию нефтеперерабатывающих заводов. Представлены результаты анализа отчетов американских специалистов, что позволило объективнее рассмотреть возникшие в ходе строительства проблемы. Особое внимание уделяется попыткам авторов этих документов определить основные причины торможения строительства. Комментируются перемены в отношении американцев к руководителям строек, системе управления в течение 1944 года. Показано, что в отчетах нашла выражение их неудовлетворенность положением дел, что собственное производство горючего для действующей армии в нашей стране постоянно росло и в значительной степени обеспечивало фронт. Доказано, что ввод в эксплуатацию поставляемых США нефтеперерабатывающих заводов после окончания войны никак не мог оказать влияния на ее исход, но позже стал основой для создания нефтеперерабатывающей промышленности нижневолжского региона.

Ключевые слова: нефтеперерабатывающие заводы; ленд-лиз; строительство; специалисты.

1. Введение

В год празднования 75-летия Победы СССР в Великой Отечественной войне представляется крайне важным объективное, на основе документальных данных, рассмотрение проблем, касающихся степени готовности страны к войне, модернизации нефтяной отрасли, которая приобретала все большее стратегическое значение в военные годы. Кроме того, критическая значимость для современной России осуществления технологического рывка чрезвычайно актуализирует проблему изучения поиска механизмов, приведших к осуществлению общенациональных проектов в годы форсированной индустриализации в СССР, выявления как достижений, так и просчетов, допущенных в 1930-е годы и в годы Великой Отечественной войны. В ряду основных просчетов того времени считаем правомерным назвать игнорирование властью рекомендаций и разработок ведущих ученых, касающихся, в частности, освоения новых месторождений и строительства современных нефтеперерабатывающих заводов на востоке страны.

В отдельных публикациях, посвященных истории развития нефтяной отрасли в довоенный и послевоенный период, рассматривались отдельные аспекты интересующей нас проблемы [Калинов, 2018, с. 73—87; Иголкин, 2005]. Однако архивные документы, изученные нами в недавнее время, позволяют более глубоко и объективно исследовать вопросы, связанные со строительством нефтеперерабатывающих заводов, поставленных СССР по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны.

2. Факторы, определившие необходимость поставок нефтеперерабатывающих заводов из США

Достаточно подробно нами была изучена история ряда довоенных научно-исследовательских проектов в области нефтепереработки, в частности, получения толуола методом парафазно-окислительного пиролиза под руководством К. К. Дубровая. Однако у этого метода оказалось слишком много противников, начало строительства завода в СССР постоянно откладывалось [Бодрова и др., 2019, с. 109—111]. В мае 1941 года в Наркомнефти наконец был утвержден технический проект НПЗ № 33, но началась Великая Отечественная война, строительство было отнесено к категории объектов первоочередной важности [АРАН, ф. 414, оп. 1, д. 73, л. 33].

Архивные и опубликованные документы подтверждают вывод о том, что производству авиационного бензина в предвоенные годы уделялось пристальное внимание, но для большой войны качественного авиабензи-

на в стране было недостаточно. В начале 1941 года каталитического крекинга (дающего бензин с октановым числом хотя бы 75—85) в СССР еще не существовало. В основном для военной авиации производился бензин с октановым числом 74 и в небольшом количестве — 78, в США — с октановым числом 100. Но для современных самолетов требовались и соответствующие характеристики бензина. Вынужденное признать серьезное отставание от США в этой сфере, советское правительство вело переговоры уже в 1941 году с американской фирмой «Беджер энд Сомс К^о», предложившей продать завод по производству авиабензина.

Начальник Главного разведывательного управления РККА (июль 1940 — октябрь 1941 годов) генерал-лейтенант Ф. И. Голиков в своей книге вспоминает о том, что уже 26 июля 1941 года советская военная миссия, главой которой был он, прибыла в Нью-Йорк для переговоров о поставках вооружения и оборудования. Членам миссии был вручен документ, в котором содержалось разрешение на приобретение оборудования для автошинного завода, 3-х крекингowych и стабилизационных заводов, 1-го предприятия по производству высокооктанового бензина, 2-х абсорбционных заводов и 1-й инсталляции по выпуску высококачественных сортов смазочных масел. Но в советской заявке содержался запрос о поставках 2-х каталитических заводов, установки для производства толуола и другие пункты. Лишь 23 августа 1941 года советской миссии было передано согласие на удовлетворение заявки по авиационному бензину, этилу, крекингowym и толуоловому заводам [Голиков, 2018, с. 126, 210—211].

14 февраля 1943 года Государственным Комитетом Обороны было принято Постановление «О строительстве импортных нефтеперерабатывающих заводов», в котором планировалось построить заводы в Краснодарске, Орске, в Куйбышеве и Гурьеве. Им присваивались номера: № 228, № 431, № 441, № 443. В качестве основного поставщика оборудования была определена фирма «Беджер», через неё шли поставки и других американских компаний. В Гурьеве и Орске основой для нефтепереработки становились установки каталитического крекинга «Гудри», на остальных заводах — солярового крекинга «Винклер-Кох» и атмосферно-вакуумные трубчатки. Согласно плану, пуск в эксплуатацию завода в Куйбышеве был намечен на 1 декабря 1944 года, в Орске — на январь 1945 года. С сентября 1943 года на Дальний Восток стало прибывать импортное оборудование для строительства заводов [Иголкин, 2007, с. 53—55]. На протяжении 1943—1944 годов вопросы ускорения строительства, материально-технического обеспечения заводов в качестве приоритетных неоднократно рассматривались на заседаниях ГКО [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 103,

л. 168—172; д. 146, л. 111—118; д. 199, л. 1—4; д. 285, л. 242—246; д. 313, л. 180—183, 184—186; Иголкин, 2007, с. 53—55]. Однако вскоре стало понятно, что в сроки уложиться не получится.

В это же время, в 1943 году, заведующим лабораторией окислительного крекинга Института горючих ископаемых АН СССР К. К. Дуброваем и главным инженером проекта С. Ф. Васильевым был вновь поставлен вопрос о необходимости строительства отечественного уже запроектированного завода № 33 для выработки высококачественного авиационного бензина [АРАН, ф. 414, оп. 1, д. 73, л. 34]. Однако руководитель Наркомнефти И. К. Седин в декабре 1943 года посчитал это предложение несвоевременным из-за дефицита керосино-газойлевой фракции, используемой для снабжения импортируемых установок Гудри и в качестве дизельного топлива [АРАН, ф. 414, оп. 1, д. 85, л. 2]. Аргументом в пользу такого решения стало и уже принятое решение о строительстве импортных нефтеперерабатывающих заводов.

3. Отчеты американских специалистов, принимавших участие в строительстве НПЗ: сопоставительный анализ

В этой связи значительный интерес представляют в настоящее время хранящиеся в фондах Российского государственного архива экономики отчеты американских специалистов, участвующих в проектировании и строительстве поставляемых из США нефтеперерабатывающих заводов. Так, в частности, на основе одного из отчетов, подготовленных в начале 1944 года и направленных в офис компании «Беджер энд Сомс К^о», расположенный в Нью-Йорке, удалось выяснить, что была создана группа американских специалистов, которая периодически инспектировала строительство заводов, выезжая для этого на места из Московской Конторы. Часть специалистов была командирована в январе 1944 года в Гурьев — место расположения завода № 1 (нумерацией американцы пользовались своей), затем 24 января отправились в Орск, место расположения завода № 2. Затем 2 февраля приехали в Куйбышев (завод № 3) [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 11]. Другие американские специалисты участвовали непосредственно в строительстве заводов.

На строительстве завода № 3 в Куйбышеве работали сначала 7 американцев. Затем приехали еще несколько человек. Руководитель, координирующей все действия группы, такое количество оценивал как чрезмерное и планировал двоих отправить в Орск. Из этих документов нам удалось узнать имена работавших на строительстве заводов значительной части американских специалистов — Мак-Карди (автор отчетов), Элледж, Хейс,

Парк, Эванс, Вулке, Нидерлин, Каррен, Драммонд, Дули, Митчелл, Формель, Фуллер, Фостер и Кросби.

В отчете, подготовленном в январе 1944 года, упоминалось о незначительных изменениях в проектах (передислокации лабораторий, резервуаров и т. п.). В качестве основного фактора, задерживающего строительство всех заводов, в отчете определялось отсутствие комплектов чертежей и технической документации, а также требуемого оборудования. Американские эксперты не имели копий заказов. Поступающее оборудование приходилось проверять лишь по коносаментам — документам, выдаваемым перевозчиком груза грузовладельцу, что не позволяло проверить, полностью ли поступил заказ и все ли оборудование для данного участка работ имелось в наличии. Это приводило к большой путанице. В качестве причины отсутствия необходимой документации американцы называли продолжительность пересылки её из США. Так, первая партия чертежей, предназначенных для использования в ходе строительства, была отправлена из Нью-Йорка за 3,5 месяца до написания отчета, но до этого времени так и не была получена [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 10].

Значительный интерес, на наш взгляд, представляют впечатления американских специалистов от увиденного на строительстве заводов к моменту их прибытия. В частности, то, что было сделано на заводе № 1, хотя строительные работы там только начались, заслужило достаточно высокой оценки экспертов. Планирование и проведение предварительных работ — таких как строительство дорог, железнодорожных веток, рабочих поселков и т. п. — было очень хорошо выполнено. Специально было отмечено отличное обращение с оборудованием: «Материал и оборудование содержится в прекрасном порядке и заботятся о нем больше, чем на какой-либо работе, какие мне приходилось до сих пор видеть» [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 11]. К тому времени было получено около 78 % общего тоннажа оборудования для завода. Собственно строительные работы были начаты только по водоводу из р. Урал на заводскую площадку и по фундаментам для комбинированной установки и одной из крупных колонн. Четверо специалистов — Формель, Фуллер, Фостер и Кросби — были оставлены в Гурьеве, устроены во временном помещении, поскольку дома для них еще не были готовы. Но постоянные квартиры, которые им предназначались, представляли собой три хорошо построенных кирпичных дома, со всеми удобствами, содержащих по две квартиры каждый.

В отчете особо отмечалась компетентность сотрудников дирекции завода и руководителей строительства в Гурьеве, работающих в «тесном сотрудничестве». Однако в Орске условия оказались гораздо хуже. К тому

времени там был построен лишь один кирпичный склад. Железнодорожная ветка для поступающего оборудования оказалась построенной, но так как была начата слишком поздно, оказалась не готова к началу прибытия оборудования. Строительство дорог в пределах завода еще не началось, материалы находились в беспорядке. Однако, так как в Орске в это время находился заместитель наркома нефтяной промышленности, ведающий всей программой строительства нефтеперегонных заводов, положение под его руководством выправлялось. На этом заводе к началу февраля 1944 года было получено около 69 % общего тоннажа оборудования. Американские специалисты ещё на стройку не приехали, но для них были построены жилые помещения, состоящие из четырех домов примерно такой же планировки, как и в Гурьеве. Оценка инспектирующими увиденного на этом строительстве была более сдержанна: «До тех пор, пока существующее положение не будет выправлено и новая строительная организация не начнет функционировать, нельзя пытаться предсказать, как будет проходить строительство завода № 2» [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 11об].

В Куйбышеве работы продвигались быстрее, чем на других двух посещенных американцами заводах. Это была вторая поездка специалистов на завод № 3. Первый раз, судя по отчету, они посещали его в середине декабря 1943 года и отмечали тогда хорошее планирование предварительных работ. Во время второго визита фундаментные работы по комбинированной установке были закончены приблизительно на 30 %. На этой стройке было получено уже 68 % общего тоннажа оборудования, установлено 6 ректификационных колонн, проложено около «2—2,5 миль водовода от Волги на завод». Заслужили высокой оценки американцев сделанные работы по водозаборной станции, темпы строительства и его компетентные руководители [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 11об].

Отчет от 30 апреля 1944 года в основном был посвящен сетованиям автора на возникшие проблемы с отправкой продовольственных и иных запасов из Москвы в места командировок специалистов: «Хищения, медленные перевозки и задержки, постоянные и бесконечные, привели к тому, что наши запасы попали на места только в этом месяце» [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 18]. Из-за хищений и плохого обращения с грузами потери продуктов достигли 12 %. Радиоустановка была украдена еще в Иране. Ящики с одеждой были взломаны и содержимое похищено по дороге между портом и Москвой. В Орск и Гурьев продукты были доставлены вместе с американцами, в товарном вагоне, прицепленном к пассажирскому поезду. В Куйбышеве запасы были получены около 12 мая, а в Красноводске — 15 мая, то есть почти через 8 месяцев после отгрузки их из

Соединенных Штатов [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 23]. К этому моменту часть американцев жила уже в постоянных квартирах или коттеджах, другие были поселены в гостиницах.

В отчете, впрочем, указывалось и на недостаточность поставленного длястроек оборудования. Особо тревожил автора дефицит воздушных компрессоров, кранов и грузовиков. Острая ситуация сложилась из-за этого на строительстве заводов № 2 и № 4, так как большая часть строительного оборудования была изъята для работ в прифронтовой полосе. Между тем на некоторые площадки иногда поступало более 100 вагонов импортного оборудования в день. Так как железная дорога жестко регламентировала время, предоставляемое для разгрузки, без достаточного оснащения механизмами, её обеспечивающими, справиться было весьма затруднительно. Автор указывал и на другие просчеты поставщиков: плохая упаковка оборудования, которое в результате повреждалось; низкое качество сварки на металлоконструкциях для ТЭЦ и колонн; ряд ошибок в проектировании водоводов; дефицит труб. Из-за этого пуск завода № 4 мог задержаться [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 22, 23]. Советские инженеры также заявляли, что они встретились с большими затруднениями в работе компрессоров «Кларк» ввиду чрезмерно сильной вибрации в случаях, когда фундаменты строились в соответствии с чертежами, присланными производителем [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 23].

В целом темпы строительства на большинстве заводов американцами оценивались как неудовлетворительные из-за недостатка материалов и откладывания начала некоторых работ. В ряду причин назывался также дефицит квалифицированных механиков. На некоторых заводах качество сварочных работ было неудовлетворительным, требовались более квалифицированные рабочие. В связи с этим проблема окончания строительства в установленные сроки инспектирующим представлялась трудно разрешимой, а в некоторых случаях даже невозможной. В качестве обязательного условия рекомендовалось увеличить поставку транспортных средств, в том числе для Московской конторы компании.

С 20 апреля по 10 мая 1944 года группа американских специалистов в составе Парка, Эванса, Элледжа, Хэйса и Мак-Карди посетила заводы № 2, 1 и 3 в вышеуказанном порядке. В Куйбышеве к ним присоединились Митчелл и Драммонд, которые сопровождали группу в Орск и Гурьев. В Гурьев приехал и Кросби. Но постоянное назначение в Гурьев и Красноводск получил Каррен. В отчете группы вновь звучала тревога относительно соблюдения сроков строительства из-за отсутствия оборудования, часть которого замерзла в северных портах, и поэтому могло быть доставлено

лишь в конце августа или в сентябре. Так, в Орск не были еще доставлены 7 из 9 камер Гудри. Особенно остро недостаток оборудования ощущался в Куйбышеве. Отсутствие деталей печей и заготовленных труб для комбинированной установки заставило практически приостановить работы на этом объекте [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 24].

В отчете, датированном 17 августа 1944 года, вновь акцентировалось внимание на неудовлетворительном состоянии работ на заводе № 2 из-за недостатка материалов и рабочей силы. Однако в ряду тормозов впервые называлось отсутствие со стороны местного руководства должной заботы о материалах, невыполнение им инструкций производителей и рекомендаций американских инженеров; нежелание форсировать работы, которые должны были быть закончены до наступления зимы. На совместном совещании в Наркомнефти в связи с этим была создана специальная комиссия. Однако, писал автор, «... в Москве отмечается очевидное желание со стороны руководства извлечь как можно больше пользы из нашего присутствия, но, благодаря сложности организации, очень трудно перенести эти желания на заводы. *Положение советчика или консультанта без ответственности и прав,* — заключал он, — *является неудовлетворительным, чтобы не сказать большие*» (выделено нами. — Е. Б., В. К.) [РГАЭ, ф. 8627, оп. 30, д. 3, л. 34].

Первым из 4-х поставленных в СССР в годы войны НПЗ был пущен в сентябре 1945 года Куйбышевский завод [Иголкин, 2007, с. 119—120]. Строительство остальных НПЗ было завершено позже. Получить санкцию американского правительства становилось все труднее, поставки оборудования для вторых очередей Куйбышевского нефтеперерабатывающего завода Конгрессом были запрещены.

4. Заключение

Таким образом, архивные и иные документы подтверждают, что производству авиационного бензина и высококачественной смазки для самолетов в предвоенные годы со стороны правительства уделялось пристальное внимание, но для большой войны качественного авиабензина в нашей стране было недостаточно. В ряду причин — недоверие ряда хозяйственников к отечественным ученым и их разработкам, желание с целью обеспечения быстрого результата закупить за границей не только отдельное оборудование, но и целые заводы. Часть чиновников не понимала стратегического значения развития собственной нефтяной отрасли промышленности [Бодрова и др., 2019, с. 109—111]. Ставка делалась перед войной и на использование разведывательных органов для полу-

чения технической документации американских корпораций [Бодрова и др., 2020, с. 50—67].

В результате СССР в годы Великой Отечественной войны в рамках ленд-лиза вынужден был получать американский авиабензин и оборудование для нефтеперерабатывающих заводов, строительство которых велось в Гурьеве, Орске, Куйбышеве и Красноводске. Изученные нами архивные документы позволили более глубоко исследовать историю строительства этих предприятий, возникавшие в ходе его проблемы. Заслуживает внимания явно меняющееся отношение в течение 1944 года автора отчетов МакКарди к руководителям строек, возникающим проблемам, его неудовлетворенность положением консультанта. И если в начале 1944 года американские специалисты в основном видели причины торможения строительства в недопоставках, дефиците того или иного оборудования, просчетах в проектировании, то в конце года в их отчетах назывались совсем иные факторы: сложившаяся система управления, нежелание местного руководства выполнять инструкции, форсировать темпы стройки.

Оценивая роль союзников в обеспечении нефтью и нефтепродуктами фронта, напомним, что за 1941—1945 годы войны в СССР было добыто 110,7 млн т нефти, а поставки США в нашу страну составили 2,6 млн т [Роковые решения ..., 1958, с. 114]. Всего различных нефтепродуктов было получено 1300 тыс. т, включая 470 тыс. т авиационного бензина, что составляло примерно 15 % от объемов его отечественного производства [Нефтегазовый комплекс ..., 1995, с. 38]. Несмотря на общее падение добычи нефти в годы Великой Отечественной войны, собственная выработка в нашей стране горючего для армии постоянно росла. По сравнению с 1942 годом производство бензина в 1943 году увеличилась в 1,1 раза, дизельного топлива — в 2,3 раза, моторного — в 1,7 раза [История ..., 1961]. Потребности фронта в горючем обеспечивалась на 83 % текущим производством, на 9 % — импортом, на 1,2 % — трофейным горючим [Нефть ..., 1987, с. 52]. Таким образом, большое значение для СССР в годы войны имели поставляемые из США высокооктановый бензин и компоненты для его производства, почти всеми остальными видами нефтепродукции страна обеспечивала себя сама.

Что же касается нефтеперерабатывающих заводов, поставленных в СССР по ленд-лизу и построенных с помощью американских консультантов, то их ввод в эксплуатацию был осуществлен уже после окончания войны, и влияния на ход военных действий это событие оказать не могло. Однако строительство этих НПЗ положило начало создания в послевоенный период средневожской нефтеперерабатывающей промышленности:

в этом регионе было налажено крупное производство авиамасел, различных смазок.

Источники и принятые сокращения

1. АРАН — *Архив* Российской академии наук. Ф. 455 (Институт горючих ископаемых АН СССР). Оп. 1. Д. 73. Л. 33; Д. 85. Л. 2.
2. *Голиков Ф. И.* Записки начальника Разведупра. Июль 1940 — июнь 1941 г. / Ф. И. Голиков. — Москва : Родина, 2018. — 464 с.
3. НПЗ — *нефтеперерабатывающие* заводы.
4. Наркомнефти — *Народный* комиссариат нефтяной промышленности.
5. РГАСПИ — *Российский* государственный архив социально-политической истории. (Государственный комитет обороны). Ф. 644. Оп. 1. Д. 103. Л. 168—172; Д. 146. Л. 111—118; Д. 199. Л. 1—4; Д. 285. Л. 242—246; Д. 313. Л. 180—183, 184—186.
6. РГЭЭ — *Российский* государственный архив экономики (Министерство нефтяной промышленности СССР). Ф. 8627. Оп. 30. Д. 3. Л. 10, 11—11об, 18, 22 24, 34.
7. ТЭЦ — *теплоэлектроцентраль*.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бодрова Е. В.* О вкладе ученых в техническое перевооружение нефтяной промышленности в годы Великой Отечественной войны (на примере Института горючих ископаемых АН СССР) / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов // *Нефтяное хозяйство*. — 2019. — № 5. — С. 109—111.
2. *Бодрова Е. В.* Наука — нефтяному комплексу страны накануне и в годы Великой Отечественной войны : монография / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов. — Москва : Дашков и К°, 2020 — 284 с.
3. *Иголкин А. А.* Нефтеперерабатывающие заводы, поставленные СССР из США по ленд-лизу / А. А. Иголкин // *Бурение и нефть*. — 2007. — № 5 (май). — С. 53—55.
4. *Иголкин А. А.* Нефтяная политика СССР в 1928—1940-м годах / А. А. Иголкин. — Москва : Институт российской истории РАН, 2005. — 262 с.
5. *Иголкин А. А.* Новая «столица» советской нефтедобычи / А. А. Иголкин // *Нефть России*. — 2007. — № 7. — С. 119—120.
6. *История* Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. : в 6 т. Т. 3. Коренной перелом в ходе Великой Отечественной войны. (Ноябрь 1942 г. — декабрь 1943 г.) / ред. комис. П. Н. Поспелов (пред.) и др. — Москва : Воениздат, 1961. — 652 с.
7. *Калинов В. В.* Достижения и просчеты государственной научно-технической политики СССР в послевоенный период / В. В. Калинов // *Российский технологический журнал*. — 2018. — Т. 6, № 1. — С. 73—87.
8. *Нефть* СССР (1917—1987 гг.) / [Ю. Г. Апанович, Н. М. Банков и др.] ; под ред. В. А. Динкова. — Москва : Недра, 1987. — 383 с.
9. *Нефтегазовый* комплекс в годы Великой Отечественной войны : вып. 4 : дополнительный / сост. А. Л. Салтыков, Л. Д. Шор. — Москва : НТО нефтяников и газовиков им. И. М. Губкина, 1995. — 95 с.
10. *Роковые решения* : [сборник статей] / З. Вестфаль, В. Крейпе, Г. Блюментрит и др. — Москва : Воениздат, 1958. — 318 с.

ON HISTORY OF CONSTRUCTION OF OIL REFINERIES SUPPLIED TO THE USSR UNDER LEND-LEASE (1941—1945)

© **Elena V. Bodrova (2020)**, orcid.org/0000-0001-7889-3054, Doctor of History, professor, Head of the Department of History, Federal State Budget Educational Institution of Higher Education “MIREA-Russian Technological University” (Moscow, Russia), evbodrova@mail.ru.
© **Vyacheslav V. Kalinov, orcid.org/0000-0002-9709-7720**, Doctor of History, associate professor, Head of the Department of History, National University of Oil and Gas «Gubkin University» (Moscow, Russia), kafedra-i@yandex.ru.

On the basis of archival materials, the issue of the construction of oil refineries set up in the USSR under lend-lease in accordance with the agreement signed with the United States in 1942 is examined, which is very relevant in the context of heightened discussions about the problems related to the history of World War II. The novelty of the research is determined not only by the introduction of new archival documents into scientific circulation, but also by an attempt to determine more precisely the reasons for the failure of the planned dates of commissioning of oil refineries. The results of the analysis of reports by American specialists are presented, which allowed to objectively consider the problems that arose during construction. Special attention is paid to the attempts of the authors of these documents to determine the main reasons for the construction slowdown. The changes in the attitude of Americans to construction managers, the management system during 1944 are commented. It is shown that their dissatisfaction with the position of consultants was expressed in the reports. It is concluded that our own production of fuel for the active army in our country was constantly growing and largely provided the front. It is proved that the commissioning of oil refineries supplied by the United States after the end of the war could not influence its outcome, but later became the basis for the creation of the refining industry in the lower Volga region.

Key words: oil refineries; lend-lease; construction; specialists.

MATERIAL RESOURCES

ARAN — *Arkhiv Rossiyskoy akademii nauk. Institut goryuchikh iskopaemykh AN SSSR*. (In Russ.).

Golikov, F. I. (2018). *Zapiski nachalnika Razvedupra. Iyul 1940 — iyun' 1941 g.* Moskva: Rodina. (In Russ.).

Narkomnefti — *Narodnyy komissariat neftyanoy promyshlennosti*. (In Russ.).

NPZ — *Neftepererabatyvayushchie zavody*. (In Russ.).

RGAE — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (Ministerstvo neftyanoy promyshlennosti SSSR)*. (In Russ.).

RGASPI — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii. Gosudarstvennyy komitet oborony*. (In Russ.).

TETs — *Teploelektrotsentral*.

REFERENCES

Apanovich, Yu. G., Bankov, N. M. (et al.). (1987). *Neft' SSSR (1917—1987 gg.)*. Moskva: Nedra. (In Russ.).

Bodrova, E. V., Kalinov, V. V. (2019). O vklade uchenykh v tekhnicheskoe perevoorzhenie neftyanoy promyshlennosti v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (na primere Instituta goryuchikh iskopaemykh AN SSSR). *Neftyanoe khozyaystvo*, 5: 109—111. (In Russ.).

Bodrova, E. V., Kalinov, V. V. (2020). *Nauka — neftyanomomu kompleksu strany nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny*. Moskva: Dashkov i Ko. (In Russ.).

Igolkin, A. A. (2005). *Neftyanaya politika SSSR v 1928—1940-m godakh*. Moskva: Institut rossiyskoy istorii RAN. (In Russ.).

Igolkin, A. A. (2007). Neftepererabatyvayushchie zavody, postavlennye SSSR iz USA po lend-lizu. *Burenie i nefi*, 5 (may): 53—55. (In Russ.).

Igolkin, A. A. (2007). Novaya «stolitsa» sovetской neftedobychi. *Neft' Rossii*, 7: 119—120. (In Russ.).

Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny Sovetskogo Soyuzo 1941—1945 gg. Korennoy perelom v khode Velikoy Otechestvennoy voyny. (Noyabr' 1942 g. — dekabr' 1943 g.). (1961). Moskva: Voenizdat. (In Russ.).

Kalinov, V. V. (2018). Dostizheniya i proschety gosudarstvennoy nauchno-tekhnicheskoy politiki SSSR v poslevoenny period. *Rossiyskiy tekhnologicheskiy zhurnal*, 6 (1): 73—87. (In Russ.).

Neftegazovyy kompleks v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. (1995). Moskva: NTO neftyanikov i gazovikov im. I. M. Gubkina. 4 (dopolnitelnyy). (In Russ.).

Vestfal, Z., Kreype, V., Blyumentrit, G. (et al.). (1958). *Rokovye resheniya*. Moskva: Voenizdat. (In Russ.).