

Известия Алтайского государственного университета. 2026. № 2 (148). С. 53–58.
Izvestiya of Altai State University. 2026. No 2 (148). P. 53–58.

УДК 94(491.1):629.113
ББК 63.3(4Исл)6+39.33
[https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-07](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-07)

Советские автомобили в Исландии: межблоковая торговля и повседневность в эпоху холодной войны

Евгений Сергеевич Панков

Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России, Москва, Россия, pankovv.eug@gmail.com

Original article

Soviet Automobiles in Iceland: Inter-Bloc Commerce and Everyday Life of the Cold War

Evgeni S. Pankov

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA of Russia, Moscow, Russia, pankovv.eug@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается торгово-экономическое сотрудничество государств, входивших в противостоящие блоки — НАТО и ОВД: феномен межблоковой торговли в условиях биполярности анализируется на примере экспорта советских автомобилей на рынок Исландии. Помещая его в контекст холодной войны, автор отвечает на вопрос о том, какое влияние состояние биполярной системы оказывало на динамику продаж советских автомобилей. Отдельное внимание уделяется их воздействию на повседневность малого государства, а также социальным последствиям помещения советской продукции в новый культурный контекст. Сделан вывод о том, что вместе с приобретением советских автомобилей происходил также трансфер социальных явлений, связанных с ними в советском обществе. Подчеркивается, что наибольшей популярностью пользовались в Исландии «массовые» советские автомобили, в то время как реализация машин повышенной комфортности была затруднена из-за конкуренции со стороны американских производителей, доминировавших во всех сегментах авторынка. Таким образом, переплетение политических и экономических факторов отражалось на бытовой повседневности острова.

Ключевые слова: Исландия, СССР, торговля, автомобили, повседневность, биполярность

Для цитирования: Панков Е.С. Советские автомобили в Исландии: межблоковая торговля и повседневность в эпоху холодной войны // Известия Алтайского государственного университета. 2026. № 2 (148). С. 53–58. [https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-07](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-07).

Abstract. The article dwells on the trade between states that were members of opposing blocs — NATO and the Warsaw Pact. The phenomenon of inter-bloc trade in the bipolar world is examined on the example of Soviet automobile exports to Iceland. Placing it in the context of the Cold War, the author answers the question of what influence the dynamics of the bipolar system had on the sales of Soviet automobiles. Particular attention is paid to their impact on the everyday life of a small state, as well as the social consequences of placing Soviet products in a new cultural context. It concludes that along with the acquisition of Soviet cars, there was also a transfer of social practices that were associated with them in Soviet society. It is emphasized that ‘mass’ Soviet cars enjoyed the greatest popularity in Iceland, while the sale of luxury cars was hampered by US manufacturers, which dominated the Iceland’s market. Thus, the interplay of political and economic factors affected everyday life of the island.

Keywords: Iceland, Soviet Union, trade, automobiles, the everyday life, bipolarity

For citation: Pankov E.S. Soviet Automobiles in Iceland: Inter-Bloc Commerce and Everyday Life of the Cold War. *Izvestiya of Altai State University*. 2026. No 2 (148). P. 53–58. (In Russ.). [https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-07](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-07).

Введение

В заметках российских туристов, посещавших Исландию в 1990–2010-х гг., «общим местом» является наблюдение, что в стране часто встречаются советские автомобили [1]. До сих пор не было попыток научного осмысления парадоксального на первый взгляд феномена: советские автомобили появлялись в Исландии — стране НАТО, в которой размещались американские войска, — в период блокового противостояния НАТО и Организации Варшавского договора. Таким образом, помещение сюжета, связанного главным образом с повседневностью малого государства, в широкий контекст биполярного противостояния позволяет не только обнаружить связь глобального макроконтекста с микроуровнем — бытовой повседневностью, но и уточнить свойства и характер «больших» феноменов: холодной войны, биполярности и блокового противостояния.

В этой связи вечное измерение холодной войны привлекает все большее внимание. «Социалистической глобализации», проводником которой были вещи из СССР, посвящена работа С. Раджагопалана [2]; место иностранных товаров в повседневности СССР описала Н.Б. Лебина [3]. Глубоко исследованы социальные аспекты владения автомобилем в СССР, чему поспособствовали Е.Д. Твердюкова [4], Л. Сигельбаум [5] и С.В. Канунников [6]. Общее исследование советско-исландской торговли провел А.П. Грачев [7]; вопросы торгово-экономического взаимодействия в 1960–1970-х гг. затронула О.В. Черстова [8]; проб-

лему политизации советско-исландской торговли на примере рыбной продукции проанализировал Б. Петков [9]. Однако специфика материального, и тем более «автомобильного», измерения торгово-экономических связей СССР и Исландии изучена слабо. Соответственно, цель данного исследования состоит в определении характера, свойств и динамики советско-исландского сотрудничества в сфере торговли автомобилями в биполярном контексте.

Результаты и их обсуждение

В 1953 г. Советский Союз и Исландия возобновили торговые отношения, впервые подписав соглашение, которое надолго закрепило товарную специализацию сторон: СССР поставлял нефтепродукты, получая взамен товары рыбной промышленности [10, с. 81–85]. Договоренности Москвы и Рейкьявика предусматривали поставку других товаров по согласованию, и уже в течение трех лет в их число вошли советские автомобили. Соответствующий пункт без указания количества содержался в дополнительном протоколе к соглашению на период 1954–1955 гг. [11, л. 3].

В результате по объему импорта советских автомобилей Исландия, самое малонаселенное государство НАТО, заметно выделилась среди малых государств альянса (см. табл.). Этому во многом поспособствовало прекращение экономической помощи Рейкьявику со стороны Вашингтона по «плану Маршалла»: оно подтолкнуло малую экономику к поиску новых рынков [12, р. 26–27]*.

Экспорт легковых автомобилей из СССР в малые страны НАТО, шт.*

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Исландия	291	371	458	368	502	355
Бельгия	95	51	231	177	281	205
Нидерланды	33	3	30	0	15	0
Дания	0	16	2	0	33	18
Норвегия	2512	2042	1600	900	1200	1100

*Составлено по: [13, с. 127].

Объявления в коммунистической газете «Тьюдвильинн» свидетельствуют, что к 1956 г. СССР предлагал исландцам весь спектр производимых им легковых авто: от «народных» «Москвичей» и ГАЗ до представительных «Победы» и «Чайки». Осенью 1955 г. отдельная рекламная кампания была посвящена новой «Волге», а также новой модели «Москвича». Другим популяризатором советских автомобилей было посольство СССР: летом 1955 г. по его инициативе провели выставку, где были представлены ЗИМ и «Победа». В отчете директор павильона констатировал: «Мы имели (можно прямо сказать) большой политический успех, а также неплохие коммерческие результаты» [14, л. 94]. Указание на политический успех связано со стремлением Москвы использовать предметы материальной культуры как инструмент идео-

логического соперничества. Выставка имела и экономическое значение, хотя оно было второстепенным. Во время нее были заключены сделки по продаже советских машин общей стоимостью 500 тыс. исл. крон, но для полноценной демонстрации достижений советского хозяйства не хватало ресурсов: например, отсутствовали «стендисты-инженеры, чтобы показать машины в работе» [14, л. 95–97].

С середины 1950-х гг. главным поставщиком советской продукции на авторынок Исландии стала компания «Бифрейдар» — она также проводила выставки. На одной из них в 1957 г. демонстрировался

*Исландский исследователь В. Ингимундарссон подчеркивает, что США, прекратив реализацию «Программы восстановления Европы» в 1952 г., на год продлили ее для Исландии ввиду стратегической важности острова [12, р. 26–27].

«Москвич-420»: советско-исландские договоренности предусматривали ввоз в страну 200 машин этой модели, и 180 из них были проданы по предварительному заказу [15, л. 60; 16, bls. 3]. Однако в количественном отношении СССР все еще заметно уступал союзникам Исландии по НАТО: самыми популярными марками в период проведения выставки были американские «Форд», «Шевроле» и «Додж». Поставки же советских автомашин сначала были несистемными. Тем не менее советский автопром весьма быстро начал набирать популярность: в 1956 г. модель ГАЗ-69 стала одиннадцатой по количеству машин во владении домохозяйств, а «Москвич» — тринадцатой; в 1957 г. «Москвич» вышел уже на 7-е место, а ГАЗ-69 на 8-е [17, bls. 45].

В 1958 г. дополнительный импульс взаимодействию в этой сфере вновь придало благоприятное изменение регионального контекста: обострились территориальные противоречия Исландии и Великобритании («тресковые войны») — это произошло в период, когда СССР и так лидировал среди партнеров Исландии по товарообороту: первенство сохранялось с 1956 г. до 1960 г. В таких условиях Москва наращивала поставки автомашин, которые становились все более востребованными ввиду модернизации национального хозяйства Исландии. При этом доля советских машин в годовом импорте автомобильной продукции в Исландию могла достигать 30% [18, с. 15]. В 1959–1966 гг. их доля в частном владении составляла около 12–13%, а наиболее популярны до конца 1970-х гг. были «Москвич» и ГАЗ-69^{**}. В последнем случае за машиной закрепилось прозвище «русский джип», использовавшееся и в официальной статистике: высокая проходимость, которую особо подчеркивали в рекламе, обеспечила модели популярность за пределами столицы.

Беспрецедентная популярность советских машин, товаров из чуждого идеологического контекста, не могла не влиять на повседневность малого государства. Например, в 1968 г. в стране ходил анекдот, который зафиксировали журналисты: «Вопрос: Правда ли, что „Москвич“ теперь будут называть „Лютер“? Ответ: Нет, но такие разговоры ведутся, ведь Лютер сказал: „[На том] стою и не могу иначе“» [20, bls. 36]. В прессе также публиковались объявления о ДТП с их участием; весьма показательны прецеденты столкновений советских автомобилей друг с другом. Среди прочего «Москвич» выступал и в качестве приза на лотерее [21, bls. 3].

К концу 1960-х гг. автомобили из СССР все чаще встречались за пределами столицы — об этом го-

ворится в отчетах специалистов объединения «Автоэкспорт», которые проводили гарантийный ремонт [22, л. 52–91]. Тот факт, что наиболее популярной в исландской провинции маркой был «Москвич», который и в самом СССР хрущевской эпохи считался «народным автомобилем», свидетельствует: вместе с советскими *вещами* в Исландию осуществлялся трансфер социальных явлений, которые были с ними связаны. Так, в исландском обществе «Москвичи» и «Запорожцы» заняли ту же массовую нишу, которую они имели в СССР. В 1971 г. специалист объединения «Автоэкспорт» сообщал руководству об особой популярности марки «Москвич-412» среди молодежи — в то время как «Победа», как и в СССР, была показателем высокого социального статуса ее владельца. В частности, на таком автомобиле передвигался президент национальной федерации шахмат [23, л. 18; 24, с. 259]. В свою очередь, приехавшие в Рейкьявик в 1958 г. делегаты обществ дружбы перемещались по острову на «Волге», а советский посол использовал ЗИЛ [25, л. 10]. Хотя в восприятии некоторых исландцев советские модели класса «люкс» были старомодны — об этом в 1963 г. писало издание «Викан», указывая, что «Чайка» напоминает американские модели 1950-х гг. Такие же замечания касались и ЗИЛ-111Г, который напоминал «Шевроле» [26, bls. 51; 27, bls. 8].

Дальнейшей популяризации советских автомобилей в Исландии способствовала специальная выставка, проведенная летом 1966 г., на которой присутствовала делегация от «Автоэкспорта» во главе с директором В.М. Петровым, — в ходе визита ее принимал министр торговли Г. Гисласон [22, л. 33, 35]. При этом в кинотеатрах демонстрировались рекламные фильмы, в газетах — объявления, а компания «Бифрейдар» проводила передвижные выставки. Для СССР автомобильная промышленность была предметом гордости и на правительственном уровне: когда летом 1960 г. Г. Гисласон приехал в Москву, программа его визита включала посещение мастерских завода им. Лихачева [28, л. 1].

В результате уже в 1971 г. «Москвич» занимал третье место по общей численности автомобилей во владении исландских домохозяйств, уступая лишь «Форду» и «Фольксвагену». Однако поставки оставались нерегулярными — например, в 1979 г. на складе фирмы «Бифрейдар» находилось 500 нереализованных машин, так как до этого поставки не раз срывались из-за нерегулярного захода немногочисленных исландских судов в порт Риги [29, л. 2]. Как видно, в логистическом плане исландские поставщики, неспособные перевозить машины отдельно от других советских товаров, сталкивались с затруднениями, что тем не менее не вредило динамике торговли в целом: через два года, в 1981 г., советская сторона направила в Исландию 1252 легковых автомобиля — ре-

^{**}Здесь и далее количественные данные и расчеты представлены на основе ежегодных отчетов Статистического ведомства Исландии: Hagtíðindi. Reykjavík: Hagstofa Íslands. Полная база данных с указанием доли советских автомобилей на исландском рынке по годам представлена в [19].

кордное число. Однако транспортные связи острова с США и ФРГ были развиты гораздо лучше, что обеспечивало союзникам Рейкьявика экономическое преимущество перед СССР. С другой стороны, преимущество советских моделей, особенно среднего класса, была их цена: в начале 1970-х гг. ГАЗ-24 стоил в 1,5–1,7 раза дешевле, чем западные аналоги от компаний «Крайслер» и «Джип», что подчеркивали не только сами фирмы-продавцы, но и независимые коммерческие издания [30, bls. 76].

Другой фактор, положительно влиявший на торгово-экономические отношения СССР и Исландии, — отсутствие прямого столкновения международно-политических интересов. В 1975 г. в Рейкьявике было открыто торговое представительство СССР [10, с. 229], что, во-первых, отражало развитие двустороннего диалога, а во-вторых — способствовало его дальнейшему прогрессу. Позитивное состояние торговли автомобилями позволило советской стороне в июле 1979 г. отправить делегацию работников автопрома для участия в праздновании юбилея фирмы «Бифрейдар» в Рейкьявике [29, л. 46]. Благоприятное влияние имел и внешний фактор — «разрядка» в отношениях между Западом и Востоком в 1970-х гг.

Во второй половине 1970-х гг. советская сторона представила на исландский рынок новую «Ладу», которая стала пользоваться большой популярностью: сотрудники исландского посольства в Москве с удовлетворением отмечали, что в 1978 г. машин этой марки было продано больше, чем каких-либо других; их импорт составил 18% от всех ввезенных в Исландию авто за год [29, л. 38]. «Лада» была одним из центральных экспонатов в советском павильоне на выставке «Дом-77» в августе 1977 г. И если в 1978 г. количество автомобилей этой марки превысило 1100 шт., то в 1985 г. оно составило уже 6624 машины. В этой связи в 1986 г., когда корреспонденты ТАСС прибыли на остров для освещения встречи М.С. Горбачева и Р. Рейгана, они сообщали в Москву, что на улицах Рейкьявика силуэт «Лады» «давно стал привычным» [31, л. 56]. Сам саммит тоже стал удобным случаем для спонтанной выставки достижений автопрома СССР: для делегации доставили не менее десяти лимузинов ЗИЛ, которые произвели впечатление на обывателей [32, bls. 11].

Закономерно, что с распадом СССР масштабные поставки советских автомобилей на далекий остров прекратились. Постепенно они стали воспринимать-

ся как впечатляющий раритет и элемент экзотики — все сильнее их теснили американские и европейские модели.

Заключение

На всем протяжении рассматриваемого периода 1953–1991 гг. продажи советских автомобилей в Исландию имели не только торгово-экономическое, но также идеологическое значение: советская сторона стремилась использовать предметы материальной культуры в пропагандистских целях — для демонстрации превосходства социалистической системы.

Нельзя недооценивать и социальное значение таких поставок. Появление советских автомобилей в Исландии отражалось в устной культуре местного общества через анекдоты и юмористические зарисовки. При этом сатирические способы осмысления этого феномена нехарактерны для коммунистической газеты «Тьоудвильинн», где освещались исключительно достоинства и конкурентные преимущества советских машин. Большое значение для популяризации советской продукции имели выставки достижений народного хозяйства, которые проводились при поддержке советских дипломатов, а также показы компании-поставщика «Бифрейдар».

Не менее важен и тот факт, что вместе с предметами материальной культуры из СССР в Исландию «перемещались» социальные явления, которые были с ними связаны. Так, сформировавшаяся в Исландии иерархия владения советскими автомобилями соответствовала той, которая была распространена в СССР; массовые марки «Москвич» и «Лада» были также популярны у молодежи, высокопроходимый УАЗ — в сельской местности.

Хотя экспорт продукции автомобилестроения был константой двусторонних отношений СССР и Исландии и в рассматриваемый период не прерывался, его динамика была волнообразной и в значительной степени зависела от внешних факторов. Росту показателей способствовало ухудшение торгово-экономических отношений Исландии и Великобритании на фоне «тресковых войн» (в результате стремительно вырос как общий объем товарооборота, так и объем продаж автомобилей), однако его затрудняли объективные географические и логистические факторы: большая удаленность стран друг от друга и сложности при заходе исландских судов в советские порты.

Библиографический список

1. Кузьмин А. «Из России с любовью» — советские автомобили в Исландии // Русский Культурный Центр в Исландии. URL: <https://rus.is/iz-rossii-s-lyubovyu-sovetskie-avtomot/> (дата обращения: 22.12.2025).
2. Раджагопалан С. Путешествия советских вещей. СПб.: Библиороссика, 2024. 366 с.
3. Лебина Н.Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы. Деструкция большого стиля: Ленинград, 1950–1960-е годы. СПб.: Крива, 2021. 560 с.

4. Твердюкова Е.Д. Личный автомобиль как предмет потребления в СССР. 1930-е — 1960-е гг. // *Новейшая история России*. 2012. № 1. С. 166–177.
5. Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М.: Российская политическая энциклопедия, 2011. 309 с.
6. Канунников С.В. Хочу машину! Личный автомобиль в советской повседневности (1917–1991). М.: Новое литературное обозрение, 2025. 376 с.
7. Грачев А.П. Внешняя торговля Исландии и ее организационные формы : дис. ... к. ист. наук: 08.00.00. М., 1970. 282 с.
8. Черствова О.В. Исландия: проблемы внешней политики. М.: Международные отношения, 1983. 156 с.
9. Petkov B. Trade between Iceland and the Soviet Union 1953–1993: Rise and Fall of Barter Exchange. Research Report № 95.01. Reykjavík: University of Iceland, 1995. 36 p.
10. СССР/Россия — Исландия. 1943–2008 гг. Сборник документов. Ижевск: Книгоград, 2013. 490 с.
11. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 13. Д. 7376.
12. Ingimundarsson V. *The Rebellious Ally: Iceland, The United States, and the Politics of Empire 1945–2006*. Dordrecht: Republic of Letters Publishing, 2011. 216 p.
13. Внешняя торговля СССР 1922–1981. Юбилейный статистический сборник. М.: Финансы и статистика, 1982. 294 с.
14. РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 299.
15. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-7709. Оп. 26. Д. 4370.
16. Þjóðviljinn, 06.10.1956.
17. Hagtíðindi. Reykjavík: Hagstofa Íslands, 01.04.1956.
18. Никитин Б. Советские автомобили в 67 странах мира // *За рулём*. 1967. № 5.
19. Pankov E.S. Share of Soviet Cars in Iceland, 1955–1985. SSRN. URL: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.5454254> (accessed: 23.01.2026).
20. Neisti, 01.03.1968.
21. Þjóðviljinn, 04.09.1957.
22. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 31. Д. 1350.
23. РГАЭ. Ф. 398. Оп. 1. Д. 3372.
24. Тайманов М.Е. Зарубежные встречи. Из дневника шахматиста. Ленинград: Лениздат, 1958.
25. Российский государственный архив литературы и искусств (РГАЛИ). Ф. 2773. Оп. 1. Д. 73.
26. Vikan, 17.01.1963. Bls. 51.
27. Alþýðublaðið, 22.08.1963.
28. РГАЛИ. Ф. 2329. Оп. 9. Д. 161.
29. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 32. Д. 269.
30. Frjáls verslun, 01.04.1973.
31. ГА РФ. Ф. Р-4459. Оп. 44. Д. 7773.
32. Tíminn, 11.10.1986.

References

1. Kuzmin A. “From Russia with Love” — Soviet Cars in Iceland. *Russian Cultural Centre in Iceland*. URL: <https://rus.is/iz-rossii-s-lyubovyu-sovetskie-avtomot/> (accessed: 16.09.2025). (In Russ.)
2. Rajagopalan S. *Journeys of Soviet Things*. Saint Petersburg: Bibliorossica, 2024. 366 p. (In Russ.)
3. Leбина N.B. *Everyday Life of the Era of Space and Corn. Destruction of the Big Style: Leningrad, 1950–1960s*. Saint Petersburg: Kriga, 2021. (In Russ.) 560 p.
4. Tverdyukova E.D. Personal Car as a Consumer Item in the USSR. 1930s — 1960s. *Contemporary History of Russia*. 2012. No 1. P. 166–177. (In Russ.)
5. Sigelbaum L. *Cars for Comrades. Biography of the Soviet Automobile*. Moscow: Russian Political Encyclopedia, 2011. 309 p. (In Russ.)
6. Kanunnikov S.V. *I Want a Car! Personal Car in Soviet Everyday Life (1917–1991)*. Moscow: New Literary Review, 2025. 376 p. (In Russ.)
7. Grachev A.P. *Foreign Trade of Iceland and Its Organizational Forms: History Cand. Diss.* Moscow, 1970. 282 p. (In Russ.)
8. Cherstvova O.V. *Iceland: Foreign Policy Problems*. Moscow: International Relations, 1983. 156 p. (In Russ.)
9. Petkov B. Trade between Iceland and the Soviet Union 1953–1993: Rise and Fall of Barter Exchange. Research Report № 95.01. Reykjavík: University of Iceland, 1995. 36 p.
10. *USSR/Russia — Iceland. 1943–2008*. Collection of Documents. Izhevsk: Knigograd, 2013. 490 p. (In Russ.)
11. *Russian State Archive of the Economy* (RGAE). F. 413. Op. 13. D. 7376. (In Russ.)
12. Ingimundarsson V. *The Rebellious Ally: Iceland, the United States, and the Politics of Empire 1945–2006*. Dordrecht: Republic of Letters Publishing, 2011. 216 p.
13. *Foreign Trade of the USSR 1922–1981. Anniversary Statistical Digest*. Moscow: Finance and Statistics, 1982. 294 p. (In Russ.)
14. RGAE. F. 635. Op. 1. D. 299. (In Russ.)
15. *State Archives of the Russian Federation* (GA RF). F. P-7709. Op. 26. D. 4370. (In Russ.)
16. Þjóðviljinn [The Nation's Will], 06.10.1956. (In Icelandic)
17. *Hagtíðindi*. Reykjavík: Hagstofa Íslands, 01.04.1956. (In Icelandic)
18. Nikitin B. Soviet Cars in 67 Countries of the World. *Driving*. 1967. No 5. (In Russ.)
19. Pankov E.S. Share of Soviet Cars in Iceland, 1955–1985. SSRN. URL: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.5454254> (accessed: 23.01.2026).
20. Neisti [The Spark], 01.03.1968. (In Icelandic)
21. Þjóðviljinn [The Nation's Will], 04.09.1957. (In Icelandic)
22. RGAE. F. 413. Op. 31. D. 1350. (In Russ.)
23. RGAE. F. 398. Op. 1. D. 3372. (In Russ.)

24. Taymanov M.E. *Foreign Meetings. From the Diary of a Chess Player*. Leningrad: Lenizdat, 1958. (In Russ.).
25. *Russian State Archive of Literature and Art* (RGALI). F. 2773. Op. 1. D. 73. (In Russ.).
26. Vikan [The Week], 17.01.1963. (In Icelandic).
27. Alþýðublaðið [The People's Paper], 22.08.1963. (In Icelandic).
28. *RGALI*. F. 2329. Op. 9. D. 161. (In Russ.).
29. *RGAE*. F. 413. Op. 32. D. 269. (In Russ.).
30. Frjáls verslun [The Free Trade], 01.04.1973. (In Icelandic).
31. *GA RF*. F. P-4459. Op. 44. D. 7773. (In Russ.).
32. Tíminn [The Time], 11.10.1986. (In Icelandic).

Информация об авторе

Е.С. Панков, младший научный сотрудник Института международных исследований, аспирант кафедры истории и политики стран Европы и Америки, Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России, Москва, Россия.

Information about the author

E.S. Pankov, Junior Researcher, Institute for International Studies, Postgraduate Student, Department of European and American Studies, Moscow State Institute of International Relations (University) MFA of Russia, Moscow, Russia.