

Машинно-тракторные станции Западно-Сибирского края в 1930-е гг.

В.Б. ЛАПЕРДИН, кандидат исторических наук
E-mail: laperdin2011@mail.ru; ORCID: 0000-0003-4827-8741
Институт истории СО РАН, Новосибирск

Аннотация. В статье рассматривается ряд проблем, связанных с развитием сети машинно-тракторных станций на территории Западно-Сибирского края в 1930-е гг. Представлена их количественная и качественная характеристика, показана роль в аграрной политике государства на примере хлебозаготовок. Расширение сети МТС на территории региона происходило неравномерно, без увязки с необходимой инфраструктурой, в частности – машинно-тракторных мастерских. Данная ситуация возникла по причинам лоббирования районными властями своих интересов с целью строительства новых станций, особенно в годы первой пятилетки, а также отсутствия общей концепции развития МТС у планирующих организаций.

Ключевые слова: машинно-тракторные станции; аграрная политика; хлебозаготовки; колхозы; Сибирь; первая пятилетка

Введение

Курс на сплошную коллективизацию, взятый сталинским руководством в 1929 г., кардинально изменил аграрный сектор экономики СССР. Планировалось не просто объединение отдельных крестьянских дворов в общественные хозяйства, а полная техническая модернизация всего аграрно-промышленного комплекса. Однако экономически слабые колхозы не могли себе позволить приобретение и обслуживание дорогостоящей техники, часть которой к тому же использовалась сезонно. Поэтому правительство приняло решение создать специальные прокатные пункты – машинно-тракторные станции (МТС), оказывающие широкий спектр услуг на договорных началах. Если на первом этапе они не имели большого хозяйственного значения, то к концу 1930-х гг. выступали в качестве важного фактора развития аграрного сектора экономики.

Актуальность исследования определяется не только слабоизученностью ряда затрагиваемых в статье проблем, но и состоянием современного сельского хозяйства страны. Упразднённые в 1958 г. машинно-тракторные станции вновь появились в деревне в 1990-е гг. Впрочем, они лишь отдаленно напоминают

по своей форме МТС 1930–1950-х гг. Сегодня их появление связано не только с существованием малоприбыльных агроформирований и крестьянских хозяйств, стремящихся снизить издержки владения дорогостоящей техникой. Аналогичные схемы используют и высокорентабельные агрохолдинги, которые таким образом оптимизируют постоянные затраты. В СССР машинно-тракторные станции работали на основе операционного лизинга, являющегося важной формой организации и современного сельхозпроизводства. Изучение данного исторического опыта может быть полезно в сегодняшней практике.

Хозяйственное значение МТС объясняет внимание к ним со стороны советских ученых-экономистов [Вопросы экономики МТС., 1955]. Впоследствии к исследованию данной тематики подключились и историки (см.: [Крестьянство Сибири., 1983. С. 274–279; Аграрная политика., 1985] и др.). Впрочем, до сих пор существует определённый хронологический перекося в исследованиях машинно-тракторных станций. Наиболее изучено их состояние в 1950-е гг., что объясняется поиском путей реформирования сельского хозяйства СССР в период нахождения у власти Н.С. Хрущева (см.: [Крестьянство Сибири., 1985. С. 275–280; Томилин, 2021] и др.).

Исследований по 1930-м гг. относительно немного, тем не менее в них можно выделить отдельные подходы, в основном обусловленные авторскими позициями и концепциями аграрного развития СССР в те годы. Для И.Е. Зеленина, например, МТС играют в первую очередь роль хозяйственно-политической организации, осуществлявшей политический контроль над советской деревней, и вместе с тем выступают в качестве средства выкачивания ресурсов из села для нужд индустриализации [Зеленин, 2006. С. 251–257]. В концепции капитализации российской деревни в 1930–1980 гг. М.А. Безнина и Т.М. Димони машинно-тракторные станции являются каналом государственных вливаний материальных средств в колхозное производство и наращивание капитала вне основных фондов колхозов, что позволяло государству сохранять контроль над ними. Выполнявшиеся МТС работы авторы считают формой натурального кредитования с последующей оплатой натуральными продуктами [Безнин, Димони, 2009. С. 48–49, 119]. По мнению уральского историка Г.Е. Корнилова, использующего в своих исследованиях парадигму модернизации, посредством МТС происходили

интенсификация сельскохозяйственного производства и переход от конно-ручной тяги к механизации основных трудоемких операций [Корнилов, 2018. С. 19].

Несмотря на разницу подходов, нельзя сказать, что современные историки ведут дискуссию по поводу сущности машинно-тракторных станций: были ли они способом политического контроля над сельским населением, каналом выкачивания сельскохозяйственных ресурсов или очагами технологической модернизации в деревне. Очевидно, что МТС, выполнявшие разнообразные экономические, политические, социальные и даже культурные задачи, включали в себя все вышеперечисленные функции. Акцент на одной из них зависит исключительно от того, с точки зрения какой из концепций тот или иной автор рассматривает МТС. Важно понимать, что данные подходы не являются взаимоисключающими. Политический и экономический «сверхконтроль» МТС над колхозами, позволявший изымать ресурсы из сельского хозяйства, – факт общепризнанный, и он несколько не противоречит концепции капитализации или модернизации. Вместе с тем сверхнормативное изъятие ресурсов в виде натуроплаты МТС за оказанные ими услуги также не оспаривается современными исследователями, оно стало настоящим бичом для колхозов, больше терявших, а не получавших от сотрудничества со станциями.

В этом плане интересна работа В. Н. Томилина, соединяющего основные положения различных авторов относительно роли МТС и рассматривающего их в качестве системообразующей структуры колхозного производства. По его мнению, они не просто аккумулировали технологический потенциал машинно-тракторного парка, но и служили проводником политики советского государства в сельской местности, являясь составной частью механизма выкачивания ресурсов из деревни. Именно благодаря МТС были созданы необходимые материально-технические предпосылки функционирования колхозного строя [Томилин, 2009. С. 69]. Точка зрения автора статьи близка к излагаемой В. Н. Томилиным позиции, задачей же является исследование ранее не затронутых в историографии сюжетов: проблем организации МТС в годы первой пятилетки и географии развития сети станций на территории Западной Сибири в 1930-е гг. Кроме того, будут даны характеристики количественного и качественного изменения сети МТС на территории края, на примере

хлебозаготовительной политики государства показана роль машинно-тракторных станций в изъятии сельскохозяйственной продукции из деревни.

Общая характеристика МТС в Западно-Сибирском крае

Строительство машинно-тракторных станций в Западно-Сибирском крае началось в конце 1929 г. и относительно широко развернулось в 1931 г., когда их численность за год увеличилась с девяти до 75¹. На первых порах они не принимали активного участия в хозяйственном освоении региона. В это время строились необходимые здания, шла передача имущества от колхозов², завоз техники в край только начался, и многие машинно-тракторные станции работали в том числе на конной тяге. Поначалу парк формировался в основном за счет импортной техники (американской и немецкой), так как отечественная промышленность не могла удовлетворить потребности сельского хозяйства. Однако уже в ходе первой пятилетки заработали Сталинградский и Харьковский тракторные заводы, располагавшийся в Ростове-на-Дону комбайновый завод «Ростсельмаш» и другие предприятия, после чего в МТС и совхозы в больших объемах стала поступать отечественная продукция.

В начале своей работы МТС больше выполняли пропагандистские функции, чем служили реальными центрами механизации деревни. Тем не менее к середине 1931 г. численность тракторного парка составляла уже 3247 единиц техники³, а количество станций к концу года достигло 74, через год (в 1932 г.) оно удвоилось – 148⁴. Данные таблицы отражают динамику развития сети МТС в Западно-Сибирском крае в 1930-е гг. (выбраны годы завершения первой – 1932 г., и второй пятилеток – 1937 г. и конца десятилетия – 1939 г.).

Как показывают данные таблицы, в конце первой пятилетки произошло снижение урожайности и валового сбора. Это стало

¹ Социалистическое строительство СССР (Стат. ежегодник). М., 1935. С. 313.

² Имущество передавалось МТС фактически на безвозмездной основе. Первоначально планировалось, что колхозы станут собственниками МТС после возмещения государству затрат на их организацию, однако впоследствии правительство отказалось от данной идеи. Покрывать понесенные убытки колхозам государство не стало.

³ Там же.

⁴ Там же.

отражением общего кризиса сельского хозяйства, вызванного политикой государства: коллективизацией, раскулачиванием, увеличением налогового обложения единоличных крестьянских хозяйств и сверхнормативным изъятием продукции колхозов, подрывавшим их производственную базу. Социальным последствием кризиса стал голод, обусловивший массовую смертность населения и бесконтрольную миграцию из села в город.

Динамика развития МТС в Западно-Сибирском крае в 1930-е гг.

Показатель	1930	1932	1937	1939
Посевные площади зерновых, тыс. га	5922	6359	8530	8818
Валовой сбор, млн ц	54,2	52,1	126,9	117,1
Урожайность, ц/га	9,4	6,4	12,4	11,1
Численность МТС	9	148	415	447
Процент колхозов, обслуживаемых МТС	н/д	27,9	71,0	н/д
Процент посевной площади колхозов, обслуживаемых МТС, к посевной площади всех колхозов	6,4	53,6	85,6	н/д
Техника МТС:				
тракторы	346	5659	25975	27592
комбайны	0	240	10742	13481

Источник. ГАНО. Ф. П-3. Оп. 10. Д. 783. Л. 768–769; Социалистическое строительство СССР (Стат. ежегодник), 1935 ЦУНХУ ГОСПЛАНА СССР – ВО СОЮЗОРГУЧЕТ, М., 1935. С. 312–313; Колхозы во второй Сталинской пятилетке [Текст]: Стат. сборник / Центр. упр. нар.-хоз. учета Госплана СССР. М.; Ленинград: Госпланиздат, 1939 (Калуга). 24–26 с.; Сельское хозяйство союза ССР [Текст]: (Стат. справочник) / Под ред. И. В. Саутина; Центр. упр. нар.-хоз. учета Госплан СССР. М.: Госпланиздат, 1939. С. 8–9; 15–16; МТС во второй пятилетке [Текст]: [Стат. мат.-лы] / Центр. упр. нар.-хоз. учета Госплана СССР. М.; Ленинград: Госпланиздат, 1939 (Калуга). С. 12. [Крестьянство Сибири, 1983. С. 278; *Ильиних*, 2022. С. 74–75, 148].

Будучи одним из каналов выкачивания сельскохозяйственных ресурсов из деревни, машинно-тракторные станции внесли свой горький вклад в создание предпосылок голода. Впрочем, их участие было весьма ограниченным. До 1933 г. расчёты с МТС производились в смешанной натурально-денежной форме, и только с 1933 г. приобрели чисто натуральный характер. На первых же порах денежные расчеты преобладали, и экономически слабые колхозы влезали в огромные долги. Только за 1930–1931 гг. в Западно-Сибирском крае они задолжали МТС 5,6 млн руб.⁵ Финансовая нагрузка оказалась столь велика, что в 1935 г. они

⁵ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. П-3. Оп. 2. Д. 305. Л. 276.

оставались должны 7 млн руб. за работы, выполненные МТС до 1933 г.⁶ Именно поэтому правительство решило перейти на натуральный характер расчета (по единым утвержденным ставкам, в определенном проценте от урожая), что, впрочем, было выгодно государству – натуроплата МТС стала важным каналом получения дешевой сельскохозяйственной продукции. Таким образом, машинно-тракторные станции хотя и имели негативное влияние на финансовое состояние колхозов, на их продовольственное положение в годы первой пятилетки повлияли слабо. Однако именно они помогали местным органам власти вывозить продукцию сельхозартелей в счёт обязательных поставок государству и тем самым косвенно способствовали усугублению продовольственного кризиса.

Слабость и низкая эффективность районных органов власти в период сельскохозяйственного кризиса побудили правительство скорректировать свою политику в отношении деревни. В частности, по итогам работы Пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) 11 января 1933 г. были созданы чрезвычайные органы управления сельским хозяйством – политотделы МТС и совхозов. Основными их целями стали массово-политическая работа в колхозах и совхозах, а также их организационно-хозяйственное укрепление. Сельхозарттели при этом утратили последние остатки экономической самостоятельности.

Политотделы вторгались во все сферы колхозной жизни: занимались планированием производства, ведением хозяйства, внедрением агротехнических новшеств, распределением трудодней между колхозниками, поддержанием дисциплины, подготовкой колхозных кадров и многим другим. Фактически они регламентировали всю колхозную деятельность, широко применяя административно-репрессивные методы. Обратной стороной их работы стали «чистки» колхозов (т.е. исключения колхозников за хозяйственные нарушения или по политическим мотивам).

Некоторые историки считают, что политотделы МТС сыграли позитивную роль в ослаблении кризиса сельского хозяйства СССР, вызванного коллективизацией, так как создали условия для стабилизации и улучшения основных звеньев колхозного производства [Кондрашин, Мозохин, 2017. С. 280]. Очевидно, такое же мнение было и у тогдашнего партийного руководства:

⁶ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. П-3. Оп. 2. Д. 690. Л. 45.

политотделы МТС были упразднены по решению Пленума ЦК ВКП(б) 28 ноября 1934 г., посчитавшего, что они выполнили свою задачу.

За годы второй пятилетки (1933–1937 гг.) численность МТС выросла более чем в два раза. Увеличились доля обслуживаемых ими колхозов – до 71%, и вместе с ней – доля обрабатываемых посевных площадей в общем колхозном фонде (до 85,6%). Заметно повысилась техническая оснащённость сельского хозяйства, особенно комбайнами. Одновременно с этим снижалось значение рабочего скота в сельском производстве. В 1937 г. в структуре энергоресурсов МТС Западной Сибири он занимал 32%, в том числе в Новосибирской области – 43,2%, в Омской – 29,9% и в Алтайском крае – 26,2%⁷. Рост посевных площадей в Западной Сибири сопровождался расширением сети МТС и её насыщением новой техникой. Вместе с тем, как показывают данные таблицы, выросли урожайность и валовой сбор⁸.

В общем и целом сеть МТС в Западно-Сибирском крае развивалась в русле тенденций, характерных и для других зерновых регионов страны. Но определённые отличия всё же имели место, в первую очередь – количественные. Южные районы СССР, имея земли более высокой плодородности, несколько опережали Сибирь в развитии МТС и механизации сельского хозяйства. Так, если к концу 1933 г. в Западной Сибири насчитывалось 194 МТС с 8729 тракторами, то в Северо-Кавказском крае и Крыму – 353 МТС с 17388 тракторами. В последующие годы непропорциональность развития МТС между этими регионами несколько снизилась: восточным районам стали уделять больше внимания. К концу 1937 г. в Северном Кавказе и Крыму располагались 517 МТС с 34564 тракторами⁹ (в Сибири 415 и 25975 соответственно). Ещё одной особенностью Западной Сибири было отсутствие мощной промышленной базы, способной полностью обеспечивать потребности сельского хозяйства. Многие виды техники и комплектующие сюда приходилось

⁷ Колхозы во второй сталинской пятилетке: Стат. сборник. М., 1939. С. 31.

⁸ Их некоторое снижение в 1939 г. по сравнению с периодом окончания второй пятилетки объясняется не уменьшением эффективности сельского хозяйства или МТС, а погодными условиями. 1937–1938 гг. стали для Сибири наиболее благоприятными в климатическом плане, что позволило собрать рекордный за все десятилетие урожай.

⁹ Колхозы во второй сталинской пятилетке. Стат. сборник. М., Ленинград: Госпланиздат, 1939. С. 24.

завозить из европейской части страны. Поставки постоянно опаздывали к началу очередной сельскохозяйственной кампании, что приводило к срыву выполнения планов и МТС, и сельхозпроизводителей.

Государство изымало сельскохозяйственную продукцию в ходе заготовительных кампаний. Наиболее важной из них были хлебозаготовки, которые включали в себя обязательные поставки колхозов, единоличных крестьянских хозяйств и совхозов, а также натуроплату МТС. В результате развития сети МТС, накопления в них техники, расширения зоны деятельности станций на новые колхозы, и, как следствие, роста обрабатываемой пашни, а также законодательных изменений типовых ставок за услуги МТС, объемы натуральной оплаты постепенно увеличивались, как и ее доля в централизованных заготовках¹⁰. Если в заготовительную кампанию 1933/34 г. она составляла в Западно-Сибирском крае 15,2%, то к 1939 г. в Алтайском крае – 57,4%; в Новосибирской области – 48,7%; в Омской – 53,9% [Ильиных, Лапердин, 2020. С. 499–502]. Таким образом, к концу десятилетия натуроплата МТС превратилась в важнейший источник получения хлеба государством.

При этом, хотя доля обязательных поставок государству сокращалась, общий уровень податного обложения колхозов практически не изменился по причине постоянно увеличивающихся размеров натуроплаты МТС. В целом такой способ изъятия товарной продукции у колхозов вписывался в государственную налоговую политику, направленную на перераспределение ресурсов из сельского хозяйства в промышленность и развитие городов.

Наравне с заготовками сельхозпродукции, закупкой зерна потребительской кооперацией (хлебозакупом), натуральным обложением единоличных крестьянских хозяйств, не вступивших в колхозы, и личных подсобных хозяйств колхозников, натуроплата МТС была разновидностью натуральной подати. Рассматривать её можно именно как подать, т.е. примитивную форму налога, объектом обложения которого является не доход, а человек или отдельные виды имущества. В случае

¹⁰ В централизованные заготовки кроме натуроплаты МТС входили зернопоставки колхозов и единоличных крестьянских хозяйств, хлебосдача совхозов и возврат натуральных ссуд государству.

с натуроплатой этим имуществом становились колхозные посе­вы, обрабатываемые техникой МТС. Таким способом государство отчуждало натуральный продукт, а не деньги, полученные от его продажи, что было выгодней, и позволяло концентрировать в руках правящего режима необходимые для индустриализации ресурсы (подробнее об этом см. [Ильиных, 2004])¹¹.

Развитие сети МТС на начальной стадии создания

Изначально механизация деревни должна была проходить при активном участии сельских жителей. Согласно Постановле­нию СНК СССР от 30 декабря 1929 г.¹² строительство машинно-тракторных станций производилось при наличии взносов крестьянского населения в размере не менее 25% их стоимости. Эти вложения могли осуществлять коллективные хозяйства, сельскохозяйственные производственные объединения, а также сами крестьяне. Они приобретали акции Трактороцентра¹³ или формировали специальные неделимые капиталы колхозов и кооперативных объединений для организации МТС. Размер взносов зависел от экономического положения организаций или хозяйств. Например, в 1929–1930 гг. от 3 до 5 руб. за гектар земли, подлежащей тракторной обработке. В оплату принимались также тракторные обязательства¹⁴, которые выпускало Всесоюзное автомобильно-тракторное объединение (ВАТО) для получения задатков под тракторы, производимые на заводах СССР или ввозимые из-за границы. Обязательства распространяли среди коллективных хозяйств, сельскохозяйственных кооперативных организаций, членов АО Трактороцентр, машинно-тракторных станций. Последним предписывалось государством покупать обязательства ВАТО, для получения сельскохозяйственной техники¹⁵.

¹¹ Более подробно об этом см. [Ильиных, 2004].

¹² Собрание законов СССР. 1930. № 2. Ст. 16.

¹³ Трактороцентр – организованное решением Совета народных комиссаров СССР от 8 мая 1929 г. акционерное общество Всесоюзный центр машинно-тракторных станций, контролировавший деятельность МТС. В состав его учредителей входили Наркомзем, ВСНХ СССР, Наркомвнуторг и ряд других хозяйственных структур. Формально являвшийся акционерным обществом, фактически Трактороцентр был государственной организацией. По мере роста сети МТС и усложнения их функций, потребовалась реорганизация Трактороцентра, вошедшего в состав Народного комиссариата земледелия СССР в 1932 г.

¹⁴ Собрание законов СССР. 1930. № 2. Ст. 15.

¹⁵ Там же.

На протяжении 1930–1931 гг. приобретение акций Трактороцентра было обязательным для колхозов и крестьянских хозяйств и превратилось в форму дополнительного денежного обложения деревни. Западно-Сибирский краевой исполнительный комитет развёрстывал по отдельным районам задания по сбору средств. От выполнения этих заданий зависела оценка эффективности работы для местных органов власти, оно же было неременным условием для организации машинно-тракторной станции в районе. Между тем сами крестьяне не стремились отдавать кровно нажитое ради смутной перспективы увидеть в своём селе трактор. Сбор средств регулярно отставал от намеченных сроков, в результате многие районы не справлялись с возложенными на них обязательствами.

Несмотря на это государство в конце 1930 г. продолжало требовать от крестьян участия в организации МТС. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 27 декабря 1930 г.¹⁶ констатировало, что строительство сети МТС может быть осуществлено только при участии сельского населения. По сути, для крестьян, как и колхозов, вкладывание личных средств в будущее строительство МТС стало квазианалогом, пусть и целевым, от уплаты которого они всячески пытались уйти.

Постановления правительства не могли стимулировать денежные сборы. В резолюции первого краевого совещания районных МТС, состоявшегося в январе 1931 г., оговаривалось, что государство только лишь помогает строительству машинно-тракторных станций, которое является первоочередной задачей коллективизированного населения¹⁷. Подобного рода решения регулярно принимались краевыми организациями, однако исправить плачевное положение дел они не могли. Уже через несколько месяцев, 26 апреля 1931 г., Западно-Сибирский крайком в своем постановлении констатировал неудовлетворительный ход сбора средств на акции Трактороцентра. И предупреждал местные власти, что организация в их районах новых МТС полностью зависит от объёмов поступления денежных вложений населения¹⁸.

По мере расширения сети МТС государство требовало от населения увеличения вложений. В 1932 г. планировалось собрать

¹⁶ Собрание законов СССР. 1931. № 02. Ст. 28.

¹⁷ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 147. Л. 7 об.

¹⁸ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 154. Л. 37 об.

с колхозов и единоличников 250 млн руб., что почти равнялось размеру акционерного капитала Трактороцентра на тот момент (300 млн руб.). Впрочем, последний предполагалось увеличить до 1 млрд 150 млн руб. Крестьянство должно было оплатить 22% суммы средств, затраченных на строительство машинно-тракторных станций¹⁹. Остальное финансировалось из государственных источников через Трактороцентр. Тот лишь формально считался акционерным обществом, а фактически был госорганизацией.

При этом государство вкладывало средства в механизацию сельского хозяйства при условии их дальнейшего возврата. Первоначально планировалось, что в течение трех лет МТС перейдут в собственность колхозов после погашения ими вложенных государством средств (об этом говорилось в Постановлении ЦК ВКП(б) от 5 января 1930 г.) [Крестьянство Сибири., 1983. С. 275.]. Впоследствии правительство отказалось от этой идеи. С одной стороны, широко развернувшееся строительство машинно-тракторных станций было не по карману деревне, а крестьяне старались увильнуть от уплаты взносов. С другой – МТС стали значимым источником получения сельскохозяйственной продукции, и лишаться его, передавая технику станций во владение колхозам, было нецелесообразно. Вместе с тем, оставив за собой полное право распоряжаться МТС, государство принимало на себя все расходы по их организации и содержанию, что было окончательно утверждено в конце 1932 г. Впрочем, идея передачи техники МТС во владение колхозам не ушла бесследно. Её реализация началась значительно позже – в 1958 г., уже в совершенно иных социально-экономических условиях.

Территориальное размещение МТС

Разработкой плана строительства новых МТС занимались как региональные организации (краевые и областные земельные комитеты), так и Центр. Совнарком СССР утверждал в народно-хозяйственном плане общее количество станций, намеченных к открытию в новом году, Наркомат земледелия устанавливал контрольные цифры по периодам (к весенней, паровой, уборочной и зяблевой кампаниям) с разбивкой по отдельным регионам. Местные власти определяли конкретные районы и точки организации машинно-тракторных станций, после чего их проверяли

¹⁹ ГАНУ. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 154. Л. 37 об. Ст. 206.

сотрудники комиссариата земледелия, выносившего свое решение на окончательное утверждение Совету народных комиссаров²⁰.

Выделение необходимых для начала строительства средств предполагало утверждение разработанных на местах планов, но это не исключало возможность их корректировки по ходу исполнения, что порой вызывало конфликты. К примеру, в начале 1937 г. Народный комиссариат земледелия СССР настаивал на организации Высокоярской МТС в Нарымском округе, тогда как Западно-Сибирский крайком предлагал вместо неё создать дополнительную станцию в районе Кулундинской степи. Однако план строительства был уже утвержден Советом народных комиссаров, и Наркомат земледелия не хотел его изменять. В дело пришлось вмешаться первому секретарю Западно-Сибирского крайкома Р.И. Эйхе, отправившему телеграмму народному комиссару земледелия М.А. Чернову, где он обосновывал актуальность организации дополнительной станции на юге края²¹. В итоге Р.И. Эйхе удалось отстоять строительство станции в Знаменском районе.

На географию размещения МТС влияли и представители районных органов власти, добивавшиеся организации новых станций в нужных пунктах. Это повышало хозяйственное значение их районов в общей структуре сельского хозяйства региона и добавляло определённого «веса» перед лицом как партийного руководства, так и соседей – других местных органов власти. Особое значение подобное лоббирование приобрело в начале 1930-х гг., когда МТС еще были в новинку.

Так, руководитель Троицкого райкома Лескова писала в 1930 г. секретарю Западно-Сибирского крайкома М.В. Зайцеву с целью отстоять в их районе строительство МТС, которое было отложено из-за слабого сбора средств у населения для организации станции. Райком уже начал подготавливать кадры и провел несколько совещаний с совработниками и местным активом. Открыть МТС стало делом принципа для Лесковой, не желавшей ударить в грязь лицом перед своими подчиненными. При этом она ссылаясь на личную договоренность с уполномоченным Трактороцентра по Западно-Сибирскому краю Ф.М. Ткаченко²².

²⁰ Собрание законов СССР. 1933. № 57. Ст. 334.

²¹ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 11. Д. 607. Л. 417.

²² ГАНО. Ф. П-3. Оп. 11..Д. 56. Л. 50–51.

Подобное вмешательство в план организации новых станций негативно отражалось на их эффективности. Было немало нареканий в части привязки сети МТС к ремонтным мастерским, нередко новые станции находились в удалении от баз снабжения горючим и колхозных полей, в стороне от нормальных дорог. Эти и многие другие недостатки во многом объясняются недальновидными действиями районных властей, которые стремились открыть новую МТС на своей территории, не задумываясь о её обеспечении.

Впрочем, далеко не всегда у районных работников находились высокопоставленные заступники, а их предложения могли не соответствовать планам регионального руководства. Конечное решение в любом случае принимало Западно-Сибирское краевое земельное управление при одобрении Народного комиссариата земледелия СССР. Именно они выработывали план развития сети МТС, и без их одобрения новые станции не строились. Районным властям могли отказать в их прошении.

В 1936 г. руководство Солонешенского района решило воспользоваться передачей части совхозных земель в пользование колхозов и этим обосновало необходимость строительства дополнительной МТС для полной механизации района. Данное предложение встретило отпор со стороны земельного управления – площадей, отрезаемых от совхозов, было недостаточно, а организация еще одной станции в горном районе требовала дополнительной технической проработки. К тому же желание районных властей шло вразрез с планами краевых организаций, в 1936 г. делавших упор на механизацию северных и восточных районов²³.

Несмотря на бурный рост сети и парка МТС на территории края, ни центральные, ни местные организации не имели долгосрочного проекта ее развития. По сути, планирование было ежегодным и зависело от лоббистских усилий районов и общих понятий о справедливости распределения. Отсутствие единого проекта стало причиной множества проблем, с которыми приходилось сталкиваться дирекции станций. Отдаленное расположение топливных складов и мастерских капитального ремонта, плохое качество дорог, разливы рек в весенний период, затрудняющие передвижение техники и пр. Дислокация машинно-тракторных мастерских (МТМ) и размещение в них ремонтного оборудования слабо коррелировали с расположением

²³ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 11..Д. 56. Л. 50–51.

МТС, вследствие чего отмечалась чрезмерная загрузка одних мастерских и недогруженность других. Часть МТС находилась слишком далеко от мастерских, что затрудняло доставку сломанной техники.

Особенно тяжелое положение сложилось в районах Барабинской степи в 1937 г.: «МТС этой зоны наиболее удалены от ремонтных баз. Например, Осинцевская – 120 км, Меньшиковская – 120, Тартасская – 250, Северная – 200, Селищенская – 180 и т.п.»²⁴. Для сравнения необходимо отметить, что в это же время 160 МТС края находились в пределах 25 км от ремонтных мастерских²⁵.

Проверкой состояния ремонтной базы МТС в Западно-Сибирском крае в 1937 г. было установлено, что «организация МТС в крае проводилась без перспективного плана, рассчитанного на ряд лет в порядке установленной очередности, а также в крайзо и крайплане нет перспективного плана механизации отдельных районов и соответственно потребности в ремонтной базе. Это позволило контрреволюционной группе крайзо и крайплана так разместить МТМ, что в одной части районов построенная площадь мастерских и завозимое станкооборудование недоиспользовались, и, наоборот, в другой части создавалась перегрузка и отрыв от ремонтной базы»²⁶. Отметая риторику «Большого террора», можно согласиться с формулировкой основной проблемы, подмеченной проверяющими.

У краевых организаций не было не только четкого представления, не говоря уже продуманного плана развития сети машинно-тракторных станций и ремонтных баз. Более того, они не располагали точными сведениями о площадях и количестве оборудования МТМ. Отсутствовал контроль над их строительством. Сеть МТС росла, но этот рост происходил бессистемно и зависел от необходимости и возможности открытия новых станций в том или ином районе. К 1937 г. наиболее густая сеть мастерских располагалась к югу от Новосибирска вдоль алтайской железнодорожной ветки, более редкая сеть проходила вдоль железной дороги, тянувшейся от Татарска до Славгорода. В западных, северных и восточных районах края строительство ремонтной

²⁴ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 11. Д. 605. Л. 7.

²⁵ Там же. Л. 5.

²⁶ Там же. Д. 605. Л. 9.

базы резко отставало от строительства МТС. Так что некоторые машинно-тракторные станции вынуждены были ремонтировать свою технику в мастерских других районов, перевоза ее на 100 и более километров.

Заключение

В ходе расширения сети машинно-тракторных станций и охвата ими значительного количества колхозов Западно-Сибирского края МТС стали неотъемлемой частью производственного механизма агропромышленного комплекса СССР. Они выступали в качестве системообразующей структуры колхозного растениеводства. Механизация деревни проходила, в первую очередь, по пути увеличения машинно-тракторного парка МТС и количественного роста станций. Связка колхозов и МТС превратилась на долгие годы в производственную систему, характеризующую аграрный сектор экономики СССР. Через нее происходила технологическая модернизация сельского хозяйства.

Машинно-тракторные станции не только решали проблему модернизации сельхозпроизводства, но и стали средством изъятия из деревни колхозной продукции. Отказавшись от первоначального плана развития МТС с привлечением средств населения и приняв на себя финансовые обязательства по их организации и содержанию, государство постаралось извлечь максимальную прибыль из работы станций, навязывая колхозам их дорогостоящие услуги. В Западно-Сибирском крае в структуре централизованных хлебозаготовок к концу 1930-х гг. натуроплата МТС занимала ведущее место.

Несмотря на видимые успехи, сеть МТС в регионе развивалась неравномерно. Первоначально открытие станций в том или ином районе зависело не от экономической целесообразности, а от усилий местных властей по сбору средств населения. Их строительство происходило без хорошо продуманного плана. Впоследствии районные власти продолжали оказывать влияние на расширение сети МТС, лоббируя свои интересы в региональных организациях. При этом ни само краевое руководство, ни Центр не имели определённого плана расширения сети станций, что в конечном итоге привело к снижению её эффективности. Однако, несмотря на эти недостатки, машинно-тракторные станции стали неотъемлемой частью колхозной деревни 1930-х гг.

Литература

Аграрная политика коммунистической партии на этапе строительства МТС (1929–1939 гг.) [сб. статей]. Владимир, 1985. 133 с.

Безнин М.А., Димони Т.М. Капитализация в российской деревне 1930–1980-х годов. М.: Либроком, 2009. 126 с.

Вопросы экономики МТС [сб. статей]. М.: Госиздат сельхозлит., 1955. 254 с.

Зеленин И.Е. Сталинская «революция сверху» после «великого перелома». 1930–1939: политика, осуществление, результаты. М.: Наука, 2006. 315 с.

Ильиных В.А., Лапердин В.Б. Хлебозаготовки в Сибири в 1930-е годы. Новосибирск: СО РАН, 2020. 507 с.

Ильиных В.А. Сельскохозяйственная статистика в Сибири (1920–1930-е гг.). Новосибирск: СО РАН, 2022. 202 с.

Ильиных В.А. Налогово-податное обложение сибирской деревни. Конец 1920-х – начало 1950-х гг. Новосибирск, 2004. 167 с.

Корнилов Г.Е. Особенности аграрной политики сталинизма: колхозная жизнь после коллективизации // Российская история. 2018. № 4. С. 17–23.

Кондрашин В.В., Мозохин О.Б. Политотделы МТС в 1933–1934 гг. М.: Алисторус, 2017. 304 с.

КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 6. М., 1985. 431 с.

Крестьянство Сибири в период строительства социализма. 1917–1937 гг. Новосибирск: Наука, 1983. С. 390.

Крестьянство Сибири в период упрочнения и развития социализма. Новосибирск: Наука, 1985. 398 с.

Томлин В.Н. Наша крепость. Машинно-тракторные станции Черноземного Центра России в послевоенный период: 1946–1958 гг. М.: АИРО – XXI, 2009. 409 с.

Томлин В.Н. Государство и колхозы: 1946–1964 гг. М.: АИРО – XXI, 2021. 448 с.

Статья поступила 15.06.2022

Статья принята к публикации 05.09.2022

Для цитирования: *Лапердин В.Б.* Машинно-тракторные станции Западно-Сибирского края в 1930-е гг. // ЭКО. 2023. № 1. С. 133–149. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2023-1-133-149

Summary

Laperdin, V.B., Cand. Sci. (History). E-mail: laperdin2011@mail.ru
Institute of History, SB RAS, Novosibirsk

Machine and Tractor Stations of West Siberian Region in the 1930s.

Abstract. The paper considers a number of problems associated with the development of the network of machine-tractor stations in the West Siberian region in the 1930s. Their quantitative and qualitative characteristics are presented and their role in the state agrarian policy is shown on the example of grain procurements. The expansion of MTS network in the territory of the region was uneven and was not connected with the necessary infrastructure, in particular – with the machine-tractor

workshops. This situation arose because the district authorities lobbied their interests to build new stations, especially during the first five-year plan. As well as the lack of a common concept of MTS development among the planning organizations.

Keywords: *machine and tractor stations; agrarian policy; grain procurements; collective farms; Siberia; first five-year plan*

References

Agrarian policy of the Communist Party at the construction stage of MTS (1929–1939) (1985). [collection of articles]. Vladimir, 133 p. (In Russ.).

Beznin, M.A., Dimoni, T.M. (2009). *Capitalization in the Russian countryside of the 1930–1980*. Moscow, Librokom Publ. 126 p. (In Russ.).

Ilinykh, V.A., Laperdin, V.B. (2020). *Grain procurement in Siberia in the 1930s*. Novosibirsk, SO RAN. 507 p. (In Russ.).

Ilinykh, V.A. (2022). *Agricultural statistics in Siberia (1920–1930)*. Novosibirsk, SO RAN. 202 p. (In Russ.).

Ilinykh, V.A. (2004). *Taxation of the Siberian village. Late 1920s – early 1950s*. Novosibirsk, SO RAN. 167 p. (In Russ.).

Kornilov, G.E. (2018). Agrarian policy of Stalinism: collective farm life after collectivization. *Russian history*. No. 4. Pp. 17–23. (In Russ.). DOI: 10.31857/S000523100000128–4

Kondraschin, V.V., Mozohin, O.B. (2017). *MTS political departments in 1933–1934*. Moscow, Alistotus Publ. 304 p. (In Russ.).

MTS Economics Issues (1985). [collection of articles]. Moscow, State Publishing House of Agricultural Literature. 254 p. (In Russ.).

The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee. (1985). Vol. 6. Moscow, 431 p. (In Russ.).

The peasantry of Siberia during the construction of socialism. 1917–1937. (1983). Novosibirsk. Science Publ. 390 p. (In Russ.).

The peasantry of Siberia during the consolidation and development of socialism. (1985). Novosibirsk: Science, 398 p. (In Russ.).

Tomilin, V.N. (2009). *Our fortress. Machine and tractor stations of the Chernozem Center of Russia in the post-war period: 1946–1958*. Moscow, AIRO – XXI. 409 p. (In Russ.).

Tomilin, V.N. (2021). *The State and collective farms: 1946–1964*. Moscow, AIRO – XXI. 448 p. (In Russ.).

Zelenin, I.E. (2006). *Stalin's "revolution from above" after the "great turning point". 1930–1939: policy, implementation, results*. Moscow, Science Publ. 315 p. (In Russ.).

For citation: Laperdin, V.B. (2023). Machine and Tractor Stations of West Siberian Region in the 1930s. *ECO*. No. 1. Pp. 133–149. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-1-133-149