

В.Б. Лапердин*

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
МАШИННО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ
ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО КРАЯ В 1930-Е ГОДЫ**doi:10.31518/2618-9100-2022-4-11
УДК 994(571.1)"1930/1940"*Выходные данные для цитирования:**Лапердин В.Б. Экономическое положение машинно-тракторных станций Западно-Сибирского края в 1930-е годы // Исторический курьер. 2022. № 4 (24). С. 123–134. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-4-11.pdf>*

V.B. Laperdin*

**ECONOMIC STATE
OF MACHINE AND TRACTOR STATIONS
OF WEST SIBERIAN REGION IN 1930S**

doi:10.31518/2618-9100-2022-4-11

*How to cite:**Laperdin V.B. Economic State of Machine and Tractor Stations of West Siberian Region in 1930s // Historical Courier, 2022, No. 4 (24), pp. 123–134. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-4-11.pdf>]*

Abstract. Author reveals economic status and financial condition of machine and tractor stations of West Siberian region in 1930s. It is shown that the presence of several sources of financing (State Bank, Agricultural Bank and collective farms) and independence of station management led to decrease in state control over economic state of MTS. Such a system was justified by the need to develop economic accounting. Many stations ended financial year with significant losses, subsequently covered by the state. MTS were not only economic, but also political organizations that controlled activities of collective farms. This led to increase administrative and economic costs. Poor quality of machinery and constant breakdowns in the midst of agricultural work have led to increase in maintenance and repair costs. Situation was complicated by untimely arrival of new machines to the region, as well as spare parts for them. There were problems with supply of fuels and lubricants, which MTS required much more than planned by official organizations. Financial unprofitability of MTS has become a reason for criticism from both central and regional organizations. In 1938, state authorities reorganized financing of MTS, depriving directorate of economic independence, and placing their financial activities under full control. Most elements of cost accounting were abolished. However, this system did not turn out to be ideal, which led to discussion about its further change in post-war years.

Keywords: machine and tractor stations, agrarian policy of the state, grain procurements, collective farms, Siberia.

The article has been received by the editor on 22.04.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В статье рассматриваются экономическое положение и финансовое состояние машинно-тракторных станций Западно-Сибирского края в 1930-е гг. Показано, что наличие нескольких источников финансирования (из фондов Госбанка, Сельхозбанка и колхозов за выполнение заключенных по договору работ) и самостоятельность дирекции станций привели к уменьшению контроля со стороны государства над экономическим положением МТС. Подобная система обосновывалась необходимостью развития хозяйственного расчета. Многие станции заканчивали финансовый год со значитель-

* **Вячеслав Борисович Лапердин**, кандидат исторических наук, научный сотрудник, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: laperdin2011@mail.ru
Vyacheslav Borisovich Laperdin, Candidate of History Sciences, Researcher, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: laperdin2011@mail.ru

ными убытками, впоследствии покрывавшимися за счет государства. МТС являлись не только хозяйственными, но и политическими организациями, контролировавшими деятельность колхозов, что привело к необходимости увеличения административно-хозяйственных расходов. Низкое качество техники и постоянные поломки в разгар сельскохозяйственных работ привели к росту расходов на обслуживание и ремонт. Ситуация осложнялась несвоевременным поступлением новых машин, а также запчастей к ним. Наблюдались проблемы со снабжением горюче-смазочными материалами, которых требовалось МТС значительно больше, чем предусматривали планирующие организации, что также отягощало бюджет станций. Финансовая убыточность МТС стала причиной критики со стороны как центральных организаций, так и региональных. В 1938 г. государство реорганизовало финансирование МТС, лишив дирекцию экономической самостоятельности и поставив под полный контроль их финансовую деятельность. Большинство элементов хозрасчета упразднилось. Впрочем, данная система не оказалась идеальной, что привело к дискуссии о ее дальнейшем изменении в послевоенные годы.

Ключевые слова: машинно-тракторные станции, аграрная политика государства, хлебозаготовки, колхозы, Сибирь.

Статья поступила в редакцию 22.04.2022

Перейдя к сплошной коллективизации, сталинское правительство намеревалось полностью изменить аграрный сектор экономики страны. Для достижения поставленной цели планировалась техническая модернизация сельского хозяйства. Однако производители сельхозпродукции – единоличные крестьянские хозяйства и недавно образованные, еще экономически слабые колхозы – были не в состоянии приобретать и обслуживать дорогостоящую технику. Поэтому государство пошло по пути создания машинно-тракторных станций (МТС) – предприятий, оказывающих широкий спектр технических и организационных услуг колхозам. МТС заключали с последними договор на обработку земель, после чего производили ее собственной техникой за вознаграждение.

Строительство машинно-тракторных станций в Западно-Сибирском крае началось в конце 1929 г. В 1930 г. насчитывалось только девять предприятий. На первых порах они не принимали активного участия в хозяйственном освоении региона. В последующие годы МТС приобрели большое значение, выступая в качестве значимого фактора развития растениеводства в крае. Их количество увеличилось до 447 к началу 1939 г. К концу десятилетия они обслуживали большинство колхозов региона.

Хозяйственное значение МТС объясняет внимание к ним со стороны советских ученых-экономистов. Так, 4–6 февраля 1955 г. в Киеве проходило межреспубликанское научное совещание по проблемам экономики машинно-тракторных станций¹. Впоследствии к исследованию данной тематики подключились и историки². Впрочем, существует определенный хронологический перекося в исследованиях машинно-тракторных станций. Больше всего интерес был прикован к их состоянию в 1950-е гг., что объясняется поиском путей реформирования сельского хозяйства СССР во время нахождения у власти Н.С. Хрущева³. Исследований по 1930-м гг. не так много⁴, зачастую в них первостепенное внимание уделяется

¹ Вопросы экономики МТС: мат-лы науч. конф. (Киев, 4–6 февраля 1955 г.). М., 1955.

² Крестьянство Сибири в период строительства социализма. 1917–1937 гг. Новосибирск, 1983. С. 274–279; Аграрная политика Коммунистической партии на этапе строительства МТС (1929–1939 гг.). Владимир, 1985; и др.

³ Крестьянство Сибири в период упрочнения и развития социализма. Новосибирск, 1985. С. 275–280; Томилин В.Н. Государство и колхозы: 1946–1964 гг. М., 2021; и др.

⁴ Зеленин И.Е. Сталинская «революция сверху» после «великого перелома». 1930–1939: политика, осуществление, результаты. М., 2006. С. 251–257; Томилин В.Н. Наша крепость. Машинно-тракторные станции Черноземного Центра России в послевоенный период: 1946–1958 гг. М., 2009; и др.

политической функции МТС в деревне⁵. Пожалуй, именно деятельность политотделов в 1933–1934 гг. – наиболее изученный эпизод в истории МТС довоенного периода. Финансовая сфера деятельности МТС в период коллективизации является слабо исследованной темой. Между тем экономическое положение МТС оказывало влияние на производственные возможности, и без характеристики финансового состояния станций невозможно дать обобщающую картину их деятельности.

Цель статьи – на основе архивных источников охарактеризовать экономическое положение машинно-тракторных станций Западной Сибири в 1930-е гг. Для этого необходимо решить ряд исследовательских задач: проследить изменение советского законодательства в сфере финансирования МТС, охарактеризовать источники их доходов и расходов. Особое внимание в статье уделено технике МТС, снабжению горюче-смазочными материалами и административно-хозяйственным расходам, так как эти факторы имели определяющее значение для финансового состояния МТС.

Основным источником средств для машинно-тракторных станций было государство. МТС получали финансирование из союзного бюджета, кредиты Государственного банка и ассигнования Сельскохозяйственного банка. Согласно установленным в 1935 г. правилам⁶, средства, отпущенные по государственному бюджету на расходы по обеспечению сельскохозяйственного производства, поступали на счета МТС в филиалы Госбанка и выдавались им при предоставлении документов о фактически произведенных работах (актах о выполнении договора, подписанных директором станции и председателем колхоза). До этого было возможно получение 30 % аванса, после чего бюджетные ассигнования зачислялись на расчетные счета МТС. Кроме того, существовала возможность получения от Госбанка дополнительных ссуд, погашение которых происходило по истечении сроков сдачи натуральной оплаты машинно-тракторных станций государству. Выдача средств на капитальные вложения производилась Сельхозбанком и включала в себя расходы на энергетику, инвентарь, строительство и прочие капитальные затраты.

МТС получали оплату от колхозов за произведенные для них работы. До 1933 г. она состояла из натуральной (в виде сельхозпродукции) и денежной части. Однако недавно образованные и еще экономически слабые колхозы зачастую не имели финансовых средств и не могли расплатиться со станциями. Только за 1930–1931 гг. МТС Западно-Сибирского края недополучили от колхозов 5,6 млн руб.⁷ Низкие государственные закупочные цены не позволяли им преодолеть финансовые затруднения. Ситуация дошла до того, что МТС начали самовольно удерживать средства за сдаваемую колхозами в счет обязательных хлебопоставок продукцию, тем самым загоняя их в финансовую яму. В 1933 г. произошло изменение системы оплаты произведенных работ: упразднение денежной части и увеличение натуральной, что позволяло колхозам улучшить финансовые взаимоотношения с МТС. Впрочем, подобная мера кардинально не повлияла на ситуацию. Государство, оставив только натуральную часть оплаты труда МТС, тем самым стремилось получить от колхозов еще больше дешевой сельскохозяйственной продукции. Колхозы, освобожденные от денежной уплаты за произведенные для них работы, тем не менее обязывались выдавать заработную плату механизаторам МТС по твердым расценкам (2 руб. 50 коп. и 3 кг хлеба за трудодень), превышавшим фактический заработок колхозников. Оплата передавалась МТС, после чего те распределяли полученное между работниками.

Впоследствии финансовая задолженность в колхозах перед МТС только продолжала увеличиваться. К 1935 г. в Западно-Сибирском крае она составляла 18,7 млн руб., из них 7 млн руб. за работы, выполненные еще до 1933 г. Выплата колхозами своих денежных обязательств растягивалась на годы⁸. К концу 1930-х гг. финансовое состояние колхозов к луч-

⁵ Шевляков А.С. Политотделы МТС и совхозов. Чрезвычайные партийно-государственные органы управления в сельском хозяйстве Западной Сибири в 1930-е годы. Томск, 2000; Кондрашин В.В., Мозохин О.Б. Политотделы МТС в 1933–1934 гг. М., 2017; и др.

⁶ СЗ СССР. 1935. № 10. Ст. 75.

⁷ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО) Ф. П-3. Оп. 2. Д. 305. Л. 276.

⁸ Там же. Д. 690. Л. 45.

шему не изменилось. Правительству пришлось отпустить для погашения задолженности колхозов СССР за тракторные работы в 1938 г., сверх уже отпущенного кредита в 61 млн руб., дополнительную ссуду в размере 50 млн руб.⁹

Следует учитывать, что и сами МТС являлись должниками колхозов за переданное имущество при их организации (постройки, сложную сельхозтехнику и т.д.) и продукцию, а также по причине допущенных ошибок при расчетах между станциями и колхозами. Возникла запутанная система взаимных долгов. По этой причине СНК СССР издал 26 марта 1934 г. постановление о проведении взаимных расчетов между МТС и колхозами¹⁰. В районах учреждались комиссии во главе с председателем райисполкома по урегулированию взаимных финансовых претензий с целью списания долгов или их пролонгации. Выводы районных комиссий передавались областным, краевым или республиканским комиссиям, представлявшим затем свои заключения в сводном виде через Народный комиссариат финансов СССР на утверждение СНК СССР. Работа данных комиссий позволила упорядочить взаимные расчеты между МТС и колхозами, сделав их более прозрачными и менее запутанными.

Таким образом, МТС имели несколько источников получения денежных средств. Глава Народного комиссариата земледелия СССР М.А. Чернов охарактеризовал следующим образом такое положение на июньском (1937 г.) пленуме ЦК ВКП(б): «При существующей системе производственная деятельность машинно-тракторных станций (тракторные работы и агрономическое обслуживание колхозов) финансируется из государственного бюджета по фонду освоения, из государственного бюджета по оборотным средствам, по банковскому кредиту под запасы материальных ценностей, по банковскому кредиту под натуроплату, из государственного бюджета по операционным расходам и из денежных поступлений от колхозов. По капиталовложениям машинно-тракторные станции финансируются из госбюджета, из централизованных амортизационных отчислений по фонду освоения, из децентрализованных амортизационных отчислений и за счет мобилизации внутренних ресурсов»¹¹.

Среди расходов МТС следует выделить приобретение запчастей и горюче-смазочных материалов для техники, заработную плату управленческого аппарата и рабочих, капитальное строительство (постройки, имевшие хозяйственное и культурное предназначение) и прочие административно-хозяйственные расходы. Директора МТС получали средства в самостоятельное распоряжение. Если к концу года оставались деньги, они имели право использовать сэкономленное в следующем году, премировать служащих и рабочих.

Большинство МТС в 1930-е гг. были убыточными и заканчивали год со значительными финансовыми задолженностями перед государством. По итогам посевной кампании 1933 г. государству пришлось возместить убытки МТС СССР на 324 млн руб. и предоставить ассигнования на 76,3 млн руб.¹² Вместе с ростом сети МТС увеличивались и расходы государства. Если в 1932 г. МТС Западно-Сибирского края по итогам сельскохозяйственных кампаний остались должны 8 млн руб., то в 1936 г. их задолженность только за горюче-смазочные материалы достигла 6,9 млн руб., что составляло 45 % всех чистых убытков¹³. По словам М.А. Чернова: «Всего по СССР за 1936 г. машинно-тракторные станции перерасходовали 268,5 млн руб., в том числе на горючее – 40,4 млн руб., на ремонт – 162,7 млн руб., на административно-хозяйственные расходы – 67,5 млн руб. и имеют убытков – 63 млн руб.»¹⁴.

МТС изначально не являлись узкохозяйственной организацией по предоставлению технических услуг колхозам и выполняли ряд задач как хозяйственного, так и политического характера. Отсюда вытекала необходимость содержания большого количества служащих, непосредственно не занятых в производстве: заместитель директора по партийной части,

⁹ СП СССР. 1939. № 17. Ст. 116.

¹⁰ СЗ СССР. 1934. № 17. Ст. 137.

¹¹ Трагедия советской деревни. Коллективизация и раскулачивание. Документы и материалы. Т. 5: 1937–1939. Кн. 1: 1937. М., 2004. С. 310–311.

¹² ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 538. Л. 22.

¹³ Там же. Д. 347. Л. 112; Д. 869. Л. 1.

¹⁴ Трагедия советской деревни... Т. 5. Кн. 1. С. 311.

агротехперсонал, руководители производственных участков, а также увеличенное, в сравнении с потребностями тракторного парка, число механиков, счетоводов, специалистов по техническим культурам. Все они были необходимы не только для нужд самих МТС, но и оказания помощи колхозам. Содержание столь раздутого аппарата, сократить который представлялось невозможным, в 1932 г. обходилось МТС Западно-Сибирского края в 55 % всей валовой выручки по промфинплану или 75 % от фактического заработка тракторов¹⁵. В последующие годы ситуация не изменилась, а в 1933–1934 гг. бюджет МТС должен был покрывать затраты на работу политотделов. Подобная ситуация не только ухудшала финансовое состояние МТС, делая их убыточными, но и приводила к постоянному недобору кадров и их текучке. Из-за невозможности заткнуть финансовые дыры в бюджетах станций зарплаты задерживались и выдавались нерегулярно, что стало одной из основных причин бегства из МТС части рабочих и служащих.

К административно-хозяйственным относились и расходы на строительство. По данным проверки, проведенной в Западно-Сибирском крае в 1934 г., «внеплановое строительство директорами МТС самочинно ведется в широких размерах и достигает суммы почти в 100 000 рублей»¹⁶. Подобные расходы обуславливались отсутствием необходимых построек: гаражей, ремонтных мастерских, рабочих общежитий, культурных учреждений при МТС и т.д. Стремясь сэкономить, государство не желало отпускать на них дополнительные средства, поэтому директорам МТС приходилось решать данную проблему самостоятельно, проводя «внеплановое строительство».

Первоочередной для МТС являлась задача обеспечения поступления новой техники и ремонт старой. Местная промышленность не справлялась с быстрорастущими запросами сельского хозяйства в технике и запчастях. Их приходилось завозить из других регионов страны. Проблема обуславливалась не только недостатками работы краевых хозяйственных организаций, но и Центра. Следивший за выполнением данных краю обещаний со стороны Народного комиссариата земледелия и Народного комиссариата зерновых и животноводческих совхозов первый секретарь Западно-Сибирского краевого комитета партии Р.И. Эйхе в разгар посевной кампании 1933 г. с нескрываемым сожалением сообщал И.В. Сталину – столичные хозяйственники регулярно срывают планы по завозу техники в регион. К уборочной 1932 г. МТС обещали 232 новых трактора, фактически получено только 52. Сокращенный с 1500 до 600 план поступления автомашин выполнен менее чем наполовину – завезли 259. Из 240 комбайнов, поступивших в край в 1932 г., 200 комбайнов опоздали к уборочным работам. Срыв сроков завоза техники стал рядовым явлением. Из обещанных 1766 тракторов к посевной 1933 г. оказалось получено только 1162, остальные ожидалось либо с опозданием, либо уже после окончания полевых работ. Аналогично обстояло дело и с тракторными плугами – из 883 штук отгрузили 302¹⁷. Но даже получаемая техника не всегда была работоспособной. Председатель Западно-Сибирского крайисполкома Ф.П. Грядинский жаловался Москве на некомплектность комбайнов, поступавших без моторов, карбюраторов, магнето.

Первый секретарь Западно-Сибирского крайкома отмечал: «Помощь НКЗ и наркомсовхозов по линии технического вооружения сельского хозяйства края до сих пор была недостаточной и зачастую оказывалась с таким запозданием, что теряла всякое производственное значение для того периода работ, на который была обещана»¹⁸. Такая ситуация возникла по причине поздних сроков сева в Западной Сибири. В Центре полагали, что техника придет в необходимое время, даже если отправить ее позже, но не учитывали, что посевные грузы шли в край 25–30 суток. В результате, жаловался Р.И. Эйхе, срывались сроки проведения сельскохозяйственных кампаний. Глава западносибирской парторганизации умолчал еще об одном негативном последствии. Планирующие организации разрабатывали посевные и

¹⁵ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 347. Л. 110.

¹⁶ Там же. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 19. Л. 18.

¹⁷ Там же. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 499. Л. 90 об. – 91.

¹⁸ Там же. Л. 90.

заготовительные задания с учетом технической оснащенности МТС. Край недополучал ожидаемую технику, а планы оставались прежними.

Взаимоотношения МТС и организаций, отвечающих за планирование и снабжение, были характерны для советской промышленности в целом. Многие проблемы машинно-тракторных станций обуславливались просчетами в работе вышестоящих инстанций. В начале 1933 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР констатировали отсутствие должного контроля над ремонтом и снабжением запчастями сельскохозяйственной техники. По их мнению, ни Наркомат земледелия СССР, ни Наркомат совхозов СССР не знали точное количество подлежащей ремонту техники. Необходимые для них запчасти рассчитывались исходя из умозрительно устанавливаемых нормативов. Не было четко разработанного плана распределения запчастей по отдельным регионам, не существовало оперативного руководства ремонтной кампанией¹⁹. Проблема ремонта и снабжения запчастями зависела не только от наркоматов, отвечавших за работу МТС и совхозов, а имела системный характер. План производства запчастей срывался Народным комиссариатом тяжелой промышленности. Его руководство, по мнению И.В. Сталина и В.М. Молотова, считало обеспечение сельскохозяйственной техники всем необходимым второстепенной задачей. Аналогичной точки зрения придерживались на более низких уровнях управления производством. Директора заводов «хитрили», не включая недодел четвертого квартала 1932 г. в план первого квартала 1933 г., таким образом «обнуляя» свои производственные задания. Как следствие, МТС могли не рассчитывать на детали, недополученные в 1932 г., что автоматически означало провал ремонтных работ. Даже вмешательство Сталина и Молотова, обязавших промышленные предприятия дорабатывать сорванные планы по выпуску деталей в текущем году, в корне не изменило ситуации. Дефицит на местах сохранялся.

Досталось и регионалам, не пытавшимся повлиять на сложившуюся ситуацию и «самоустранившихся» от хода ремонтной кампании в МТС. Впрочем, относительно руководства Западно-Сибирского края такая оценка не совсем справедлива. За год до этого, в 1932 г., краевые власти докладывали И.В. Сталину о том, что трактора вырабатывают в полтора-два раза меньше установленной им нормы из-за отсутствия горючего и запчастей. Местная промышленность не обеспечивала потребности сельского хозяйства, поставляемое из-за пределов края регулярно запаздывало, поэтому пришлось налаживать кустарное производство в самих МТС, что обходилось значительно дороже. Так, поршень для трактора СТЗ по нормативной цене стоил 4,7 руб., цена такого поршня, изготовленного в мастерской станции, доходила до 14–18,8 руб., а на местных предприятиях – 19,5 руб.²⁰ Затраты на кустарное производство становились для МТС тяжким бременем, съедали значительную долю выделенного на ремонт финансирования.

К тому же для производства запчастей на местах требовалось разрешение Центра. В 1933 г. политсектор МТС по Западно-Сибирскому краю докладывал: «Наркомзем нашу потребность [в запчастях] не удовлетворяет и категорически воспрещает давать заказы промышленности края. Необходимо этот вопрос срочно разрешить или н[аша] потребность будет обеспечена за счет централизованных заказов НКЗ, то в этом случае надо дать определенный ответ, конкретно сколько и каких запчастей будет отпущено и в какие сроки. Без этого невозможно вести ремонт, потому что находимся зачастую в неизвестности; если нет, то разрешить вопрос с размещением заказов местной промышленности. Причем на заказы местной промышленности надо установить и отпускные преysкурантные цены и обеспечить эти заказы соответствующим количеством и качеством металла, ибо расценки местной промышленности чрезмерно высоки по сравнению с преysкурантными, например, пальцы к [трактору] СТЗ доходят до 7–10 руб[лей] вместо 75 коп[еек] по преysкуранту; головки к Кейсу 450 р[ублей] вместо 125 р[ублей] по преysкуранту и т.д.»²¹. Местная промышленность имела собственные проблемы с выполнением заказов. Так, часть помеще-

¹⁹ СЗ СССР. 1933. № 5. Ст. 30.

²⁰ ГАНУ. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 347. Л. 110–112.

²¹ Там же. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 1. Л. 49–50.

ний Славгородского ремонтного тракторного завода к 1937 г. пребывала в аварийном состоянии. Заводу требовался новый литейный цех, в противном случае план ремонта техники и выпуска деталей находился под угрозой срыва. Краевое земельное управление решало данную проблему, однако, по мнению местных властей, слишком медленно.

Даже поступление в МТС запчастей не означало качественного ремонта техники, так как сами запчасти могли оказаться бракованными. В январе 1934 г. начальник политсектора МТС Западно-Сибирского края К.М. Сергеев негативно отзывался о качестве работы снабжающих организаций. Он отмечал, что при поездке в Барнаул им обнаружены непригодные к использованию детали. Дальнейшее расследование показало, что снабженцы знали о браке, тем не менее разослали запчасти по машинно-тракторным мастерским²².

В последующие годы ситуация кардинально не изменилась. В 1938 г. НКВД по Новосибирской области докладывало о проблемах снабжения. Из Оренбургской области было завезено 100 молотилок, многие оказались непригодны к работе. Выделяемых сельхозснабом запчастей для ремонта техники не хватало. Получаемое лежало на складах из-за отсутствия договоренности об отгрузке на места²³. Земельные организации не обладали точными данными о количестве отремонтированной техники, так как МТС не предоставляли надежных сведений и выпускали в поле машины с низким качеством ремонта.

В Западно-Сибирском крае регулярно ощущались проблемы не только с поступлением новой техники и запчастей, но и завозом горюче-смазочных материалов. На начальном этапе создания сети МТС, в апреле 1931 г., Западно-Сибирский краевой комитет партии отмечал в своем постановлении по рассмотрению итогов работы машинно-тракторных станций: «Довести до сведения ЦК ВКП(б), что завоз горючего и смазочного материалов в Запсибкрай не обеспечивает снабжение тракторного парка на всю посевную кампанию и на первое время взмета паров (керосина завезено 32 % посевного плана; смазочных 49,8 % плана). Просить ЦК обязать Союзнефть своевременной заброской горючего в край»²⁴. Подобного рода постановления повторялись из года в год, но проблемы с обеспечением горюче-смазочными материалами (ГСМ) приобрели хронический характер.

Проблемы ощущались не только с доставкой в Западную Сибирь горюче-смазочных материалов, но и с распределением их между базами снабжения. Стремясь исправить ситуацию, СНК СССР 22 декабря 1933 г. постановил²⁵ организовать при каждой станции собственный склад хранения ГСМ. Он подчинялся распоряжениям директора, однако заведующий складом имел право отказать в выдаче горючего при его расходе сверх установленных норм и лимитов. Впрочем, это в корне не изменило ситуацию. Наполняемость складов зависела от наличия ГСМ на снабжающих МТС нефтебазах, вывозки горючего и наличия тары. Правительство стремилось стимулировать темпы вывозки. Ежегодно издавались распоряжения о необходимости уделить данной проблеме особое внимание со стороны местных властей.

Директор Кирзинской МТС в мае 1936 г. жаловался на значительные простои техники, так как в ближайшем в Красноярско-Ордынском нефтескладе все горючее закончилось. Поэтому ему пришлось отправлять грузовые машины на другие пункты выдачи, расположенные далеко от МТС, затрачивая дополнительное время и сжигая бензин²⁶. Такая ситуация возникла из-за того, что наряды на горючее межрайонным нефтебазам спускались без учета имеющихся на складах запасов. Одним базам отпускалось нарядов намного больше, чем завозилось ГСМ, у других складывалась противоположная ситуация. В 1938 г. НКВД установил, что новосибирская контора нефтесбыта занимается «очковтирательством», представляя липовые отчеты о спущенных на места нарядах, завышая реальные цифры по некоторым нефтескладам²⁷.

²² ГАНО. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 2. Л. 2.

²³ ГАНО. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 63. Л. 84–86.

²⁴ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 154. Л. 37.

²⁵ СЗ СССР. 1933. № 74. Ст. 456.

²⁶ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 10. Д. 765. Л. 428.

²⁷ ГАНО. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 63. Л. 34–35.

Не всегда Западно-Сибирский край испытывал дефицит горючего. Планирующие организации могли направить в регион слишком много ГСМ, в связи с чем возникала проблема его размещения из-за нехватки тары для хранения. Либо же направляли один вид топлива в ущерб поставкам других. Подобное произошло в апреле 1936 г., когда в край поступило слишком много бензина за счет недогрузки лигроина²⁸.

Ситуация осложнялась, когда склады оказывались заполнены ГСМ, а МТС не вывозили их. В июле 1936 г. нефтебазы оказались перегружены, в результате чего сроки переброски горючего срывались, а нефтеналивной флот, осуществлявший доставку по рекам, простаивал. МТС, работая на старых запасах, не торопились выполнять распоряжение о пополнении ГСМ, а краевое земельное управление не установило график их вывозки²⁹.

Подобная ситуация зачастую складывалась во время весенней распутицы. Директора МТС берегли технику и не хотели лишней раз совершать рейсы. В 1938 г. директор Чановской МТС заявлял: «Сейчас возить горючее незачем, ничем это не вызывается. Я подожду до апреля м[еся]ца, когда дорога растает, тогда пушу два трактора и они мне в течение недели перевезут все горючее»³⁰. Летом же, когда весенняя посевная уже окончена, а уборочная еще не началась, необходимость в больших запасах горючего отпадала. И тогда директора станций ждали начала новых сезонных работ и только накануне отправляли технику за ГСМ.

Регулирующие работу МТС организации допускали не только просчеты в своей работе, но и грубые бюрократические ошибки, доходившие до абсурда. В разгар уборочной кампании 1933 г. ряд машинно-тракторных станций остался без лимита на горючее, хотя оно поступило на нефтесклады и отпускалось совхозам. Так продолжалось на протяжении пяти дней, во время которых станции были вынуждены сократить объемы работ или же вовсе их остановить. Между тем Центр отпустил лимиты, но они почему-то оказались спущены на места с большим опозданием. Ситуация объясняется тем, что региональные трактороцентры, отвечавшие за работу МТС, отказались принять телеграфные расходы за свой счет, так как не имели ассигнований, и наряды были отправлены из Москвы по почте. А вот Зернотрест, курировавший совхозы, оплатил телеграммы. Поэтому техника МТС простаивала без горючего в самую жаркую пору уборочной страды, а совхозы продолжали работу³¹.

В последующие годы проблема сохранялась. В 1938 г. НКВД по Новосибирской области докладывало: «Аппарат облзо не знает, как идет выборка горючего со складов нефтеторга, так как никто этим вопросом не занимается, работу МТС не контролирует. Неудивительно поэтому, что проверка наличия горючего в районах выявила большую неточность данных облзо. Фактически положение с горючим значительно хуже и в некоторых МТС машинный парк накануне остановки»³².

Следствием вышеперечисленных проблем стало усугубление и без того бедственного финансового положения многих МТС. В результате пережога горючего приходилось тратить средства на приобретение дополнительных ГСМ, что оборачивалось для бюджета станций непредусмотренными расходами. Государство, стремясь сэкономить, не только перекадывало всю ответственность на дирекцию МТС, но и усугубило ситуацию в результате ряда принятых мер. 23 сентября 1933 г. СТО СССР увеличил цены на горючее в 10 раз. Ранее тонна керосина стоила 70–80 руб., а в конце 1933 г. уже 800 руб.³³ Если цены на топливо росли, то нормы его расхода, наоборот, снижались. В народно-хозяйственном плане на 1937 г. было запланировано уменьшение потребления горючего на тракторных работах МТС и совхозов на 8 % против плановых норм 1936 г.³⁴ Многие МТС имели районную специфику. В 1936 г. в северной части Западно-Сибирского края были организованы новые машинно-тракторные станции. Краевые организации не учли разрозненность земельных массивов и

²⁸ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 10. Д. 780. Л. 674.

²⁹ Там же. Д. 783. Л. 16.

³⁰ ГАНО. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 63. Л. 35.

³¹ ГАНО. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 17. Л. 18–20.

³² ГАНО. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 63. Л. 74–75.

³³ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 869. Л. 101.

³⁴ СЗ СССР. 1937. № 24. Ст. 98.

необходимость дополнительного переезда техники между лесами и болотами. Убытки за ее передвижение вхолостую полностью ложились на МТС.

Впрочем, ряд станций не имел подобных проблем и вполне обходился выделенными ГСМ. Директор Ужанихинской МТС следующим образом описывал данную проблему: «Нельзя забывать и того, что в южных районах трактора работают до 10 месяцев в сезон, а в сибирских и других северных районах пять шесть месяцев работы, не учитывая этого, в результате мы имеем такое явление, когда одной МТС дается план тракторных работ заниженный, горючего на гектар дается много, себестоимость работы за счет больших норм горючего механически снижается и планы ясно выполняются, и наоборот, другие МТС ставятся в тяжелые условия работы. Благодаря такой уравниловке отсюда невыполнения плана, перерасход горючего, штрафы за горючее и т.д.»³⁵.

Дирекции МТС пытались схитрить и искали способы, используя советское законодательство, сэкономить средства на ГСМ. Согласно существовавшему положению о работе трактористов, последние штрафовались в пятикратном размере за пережог горючего. Только в 1936 г. в Западно-Сибирском крае путем начисления штрафов с механизаторов взыскали 3,7 млн руб.³⁶, что составляло половину всей задолженности МТС за ГСМ или четверть всех финансовых убытков машинно-тракторных станций. Таким образом, за просчеты планирующих организаций и дирекции МТС приходилось расплачиваться рядовым рабочим.

Финансовые затруднения МТС стали предметом дискуссии между Центром и регионами. В августе 1934 г. Р.И. Эйхе пожаловался И.В. Сталину на Наркомат земледелия СССР, недофинансировавший МТС края в счет текущих сельскохозяйственных работ на 55,6 млн руб.³⁷, в результате чего они остались без горючего и были вынуждены прекратить совсем либо сократить объемы выполняемых работ. Госбанк попытался закрыть задолженность МТС за счет средств фонда освоения, направленных на капитальное строительство в машинно-тракторных станциях, удержав таким образом 16 млн руб., но кардинально это ситуацию не изменило. Впрочем, Наркомат земледелия СССР имел иную точку зрения, считая, что МТС Западной Сибири произвели перерасход средств, не выполнив запланированные работы.

Правительство осознавало проблему тяжелого материального состояния МТС, однако длительное время пыталось решать ее в рамках существовавшей системы финансирования. Наркомат земледелия СССР обязывался правительством развивать хозрасчетные отношения в МТС и следить за их финансовой дисциплиной, для чего дальнейшее кредитование станций производилось в точном соответствии с фактически выполненными работами. Убытки машинно-тракторных станций покрывались по мере выполнения ими плана сдачи государству натуральной оплаты.

Принятые меры имели половинчатый характер и не устраняли основных недостатков. Руководство Наркомата земледелия СССР это осознавало и к 1937 г. пришло к выводу, что «действующая система финансирования машинно-тракторных станций покрывает бесхозяйственность и бесплатность в работе машинно-тракторных станций и затрудняет организацию строгого государственного контроля за их деятельностью»³⁸. М.А. Чернов посвятил данной проблеме свое выступление на июньском (1937 г.) пленуме ЦК ВКП(б), столкнувшись во мнениях с Р.И. Эйхе, и обосновал необходимость изменения финансирования МТС, приведя в пример отношения его наркомата и Западно-Сибирского края: «Я хочу тебе напомнить несколько вещей. В 1935 г. мы с тобой спорили о средствах для МТС в Западной Сибири. Ты говорил, что я тебе недодал денег, и я тебе деньги выдал, чтобы не сорвать уборку урожая. Точно такая же история повторилась в 1936 г. Но когда мы получили годовой отчет МТС за 1935 и 1936 гг., то оказалось, что МТС Западной Сибири средств получили больше, нежели им полагалось по произведенным работам. И это потому, что при той системе финан-

³⁵ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 10. Д. 776. Л. 13.

³⁶ Там же. Оп. 2. Д. 869. Л. 1.

³⁷ ГАНО. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 2. Л. 16.

³⁸ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 821. Л. 77 об.

сирования, которая сейчас существует, мы не имеем возможности организовать строгий государственный контроль. Государственный контроль за расходованием средств у нас весьма и весьма ограничен, этим пользуются вредители в органах Наркомзема в центре и на местах в облзу и в самих машинно-тракторных станциях»³⁹. Реформирование финансовой деятельности МТС стало острой необходимостью, осознаваемой правительством, без которой дальнейшее их развитие было невозможно.

Прислушавшись к мнению уже на тот момент арестованного по обвинению во «вредительстве» М.А. Чернова, государство попыталось решить накопившиеся за долгие годы финансовые проблемы МТС. В начале 1938 г. СНК СССР установил новый принцип финансирования машинно-тракторных станций⁴⁰. Основной его целью было упразднение множественности источников финансирования и элементов хозрасчета. До этого средства поступали в распоряжение МТС в виде бюджетного финансирования и дополнительного кредитования через Госбанк и Сельхозбанк, а также посредством получения выручки за натуроплату и денежные поступления от колхозов. Прежняя система оказалась слишком сложной для практического применения. Наличие нескольких слабоконтролируемых источников приводило к путанице, в результате чего происходили многочисленные нарушения, махинации со стороны финансово ответственных лиц и втягивание МТС в теневую экономику.

Начиная с 1 января 1938 г. финансирование всех затрат МТС осуществлялось за счет государственного союзного бюджета по составляемым МТС годовым сметам, в основе которых находились лимиты финансирования, установленные Наркомземами республик, краевыми и областными земельными органами. Они же исходили из определенных для них Наркоматом земледелия СССР показателей, в пределах которых утверждались сметы отдельных МТС. По мнению законодателя, изменения делали систему финансирования машинно-тракторных станций более прозрачной и подконтрольной государству.

Финансирование всех затрат МТС, кроме капиталовложений, осуществлялось Госбанком. На каждый из видов затрат (ремонт, горючее, заработная плата и т.д.) открывался отдельный целевой счет, выдача средств с которого производилась в пределах утвержденной сметы. Кроме бюджетных счетов, МТС имела право открыть в Госбанке текущие счета: по расчетам с трактористами, фонду директора и для прочих операций. Перевод средств с бюджетных счетов на текущие счета воспрещался.

Финансирование капитальных вложений производилось, как и раньше, Сельхозбанком по схеме, схожей с бюджетным финансированием через Госбанк. Директор МТС устанавливал в пределах, определенных краевыми и областными земельными органами, планы строительства и перечень приобретаемой техники. После чего происходило поступление средств на счета Сельхозбанка.

В случае использования средств не по назначению виновные наказывались вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Таким способом государство боролось с распространенным до этого бесконтрольным расходованием средств, их «перекидыванием» директорами МТС с одного целевого назначения на другое. За этим следили земельные органы и отделения Госбанка, имевшие в своем распоряжении бухгалтерскую и оперативную отчетность. Полученная станцией экономия по одному из видов затрат могла использоваться в дальнейшем по тому же назначению, а на другие расходы – только с разрешения краевых и областных земельных органов, согласованного с финансовым отделом в каждом конкретном случае, или после специального разрешения Наркомата земледелия СССР. При выявлении перерасхода средств МТС в десятидневный срок должна была покрыть недостающее за счет экономии по другим затратам. В противном случае финансирование МТС приостанавливалось и возобновлялось только с разрешения краевого или областного исполкома.

Такой источник дохода, как оплата колхозами произведенных МТС работ, теперь напрямую направлялся государству. Директора МТС отвечали только за определение

³⁹ Трагедия советской деревни... Т. 5. Кн. 1. С. 312.

⁴⁰ СП СССР 1938. № 4. Ст. 8.

размера оплаты, вручение счетов колхозам за произведенные работы, своевременную вывозку и сдачу колхозами натуроплаты.

Таким образом, с реорганизацией финансовой системы МТС упразднился один из источников дохода, прекращалась выдача ссуд и ассигнований Госбанком и Сельхозбанком, директора МТС не могли свободно управлять полученными средствами и оставлять сэкономленное в своем распоряжении. Существовавшие ранее элементы хозрасчета упразднялись, хотя и не полностью. В целях улучшения работы МТС государством устанавливался ряд поощрений: за выполнение и перевыполнение плана тракторных работ и молотбы, начисление с каждого центнера сданного колхозом натуроплаты, 75 % отчисления от всех сэкономленных по утвержденной смете средств. Полученные такими способами средства директор МТС мог направлять по своему усмотрению на премирование рабочих и служащих, улучшение их материально-бытового положения и т.д. Впрочем, и эта система финансирования, по мнению государства, не была идеальной, что привело к поиску ее дальнейшей реорганизации в послевоенные годы.

Литература

Аграрная политика Коммунистической партии на этапе строительства МТС, 1929–1939 гг.: сб. науч. статей. Владимир, 1985. 132 с.

Вопросы экономики МТС: материалы науч. конф. (Киев, 4–6 февраля 1955 г.). М.: Госиздат сельхозлит., 1955. 254 с.

Зеленин И.Е. Сталинская «революция сверху» после «великого перелома». 1930–1939: политика, осуществление, результаты. М.: Наука, 2006. С. 251–257.

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

Крестьянство Сибири в период упрочения и развития социализма / Н.Я. Гуцин, Л.Н. Приходько, А.П. Мелентьева и др. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1985. 398 с.

Крестьянство Сибири в период строительства социализма / Н.Я. Гуцин, Л. М. Горюшкин, В.Т. Агалаков и др. 1917–1937 гг. Новосибирск: Наука, 1983. С. 390.

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

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

Трагедия советской деревни. Коллективизация и раскулачивание. 1927–1939: док-ты и мат-лы: в 5 т. / под ред. В. Данилова, Р. Маннинг, Л. Виолы. Т. 5: 1937–1939. Кн. 1: 1937. М.: РОССПЭН, 2004. 648 с.

Шевляков А.С. Политотделы МТС и совхозов. Чрезвычайные партийно-государственные органы управления в сельском хозяйстве Западной Сибири в 1930-е годы. Томск: ТГУ, 2000. 228 с.

References

Danilov, V., Manning, R., Viola, L. (Eds.). (2004). *Tragediya sovetskoy derevni. Kollektivizatsiya i raskulachivanie. 1927–1939: dokumenty i materialy* [The Tragedy of Soviet Village. Collectivization and Dispossession. 1927–1939: Documents and Materials]. Vol. 5: 1937–1939. Book 1: 1937. Moscow, ROSSPEN. 648 p.

Gushhin, N.Ya., Goryushkin, L.M., Agalakov, V.T. (Eds.). (1983). *Krest'yanstvo Sibiri v period stroitel'stva sotsializma* [Siberian Peasantry in the Period of Building Socialism]. Novosibirsk, Nauka. 390 p.

Gushhin, N.Ya., Prihod'ko, L.N., Melent'eva, A.P. (Eds.). (1985). *Krestyanstvo Sibiri v period uprochneniya i razvitiya sotsializma* [Siberian Peasantry in the Period of Strengthening and Development of Socialism]. Novosibirsk, Nauka. 398 p.

Kondraschin, V.V., Mozohin, O.B. (2017). *Politotdely MTS v 1933–1934 gg.* [MTS Political Departments in 1933–1934]. Moscow, Alistotus. 304 p.

Korol'kov, N.V. (Ed.). (1985). *Agrarnaya politika Kommunisticheskoy partii na etape stroitel'stva MTS (1929–1939 gg.)* [Agrarian Policy of Communist Party at the Construction Stage of MTS (1929–1939)]. Vladimir, VGPI. 133 p.

Pershin, P.N. (Ed.). (1955). *Voprosy ekonomiki MTS* [MTS Economics Issues]. Moscow, Sel'hozgiz. 254 p.

Shevliyakov, A.S. (2000). *Politotdely MTS i sovhozov. Chrezvychaynye partiyno-gosudarstvennyye organy upravleniya v sel'skom hozyaystve Zapadnoy Sibiri v 1930-e gody* [Political Departments of MTS and State Farms. Extraordinary Party-State Governing Bodies in Agriculture of Western Siberia in 1930s]. Tomsk, TGU. 228 p.

Tomilin, V.N. (2009). *Nasha krepost'. Mashinno-traktornye stantsii Chernozemnogo Tsentra Rossii v poslevoenny period: 1946–1958 gg.* [Our Fortress. Machine and Tractor Stations of Russian Chernozem Center in Post-War Period: 1946–1958]. Moscow, AIRO-XXI. 409 p.

Tomilin, V.N. (2021). *Gosudarstvo i kolhozy: 1946–1964 gg.* [The State and Collective Farms: 1946–1964]. Moscow, AIRO-XXI. 448 p.

Zelenin, I.E. (2006). *Stalinskaya “revolyutsiya sverkhu” posle “velikogo pereloma”, 1930–1939: politika, osushchestvlenie, rezultaty* [Stalin's “Revolution from Above” after the “Great Turning Point”, 1930–1939: Politics, Implementation, Results]. Moscow, Nauka. 212 p.