

В.Б. Лапердин*

МТС КАК ИНСТРУМЕНТ МОДЕРНИЗАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1930-Е ГОДЫ**

doi:10.31518/2618-9100-2026-4-10
УДК 94:631.1(571.1)"193/194"

Выходные данные для цитирования:

Лапердин В.Б. МТС как инструмент модернизации сельского хозяйства Западной Сибири в 1930-е годы // Исторический курьер. 2026. № 4 (48). С. 157–171.
URL: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-4-10.pdf>

V.B. Laperdin*

MACHINE-TRACTOR STATIONS
AS AN INSTRUMENT OF AGRICULTURAL MODERNIZATION
IN WESTERN SIBERIA IN THE 1930S**

doi:10.31518/2618-9100-2026-4-10

How to cite:

Laperdin V.B. Machine-Tractor Stations as an Instrument of Agricultural Modernization in Western Siberia in the 1930s // Historical Courier, 2026, No. 4 (48), pp. 157–171. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-4-10.pdf>]

Abstract. The primary task of the machine-tractor stations established in the USSR at the turn of the 1920s–1930s was the mechanization of grain production and ensuring the country's food security. The Machine-Tractor Stations (MTS) were intended not only to resolve the grain problem but also to become a key element in the modernization of the countryside. This article examines the development of the MTS in Western Siberia during the 1930s. It considers the quantitative and qualitative aspects of the expansion of the MTS network, the issues in their relationship with collective farms, the creation of the mechanism of payment in kind as a form of state grain procurement, as well as the impact these stations had on the rural society. An additional objective is to demonstrate the interrelation between the activities of the MTS and the development of agriculture, as well as the resolution of the country's food security problem. Special attention is paid to the social situation of machine operators – a new category of the rural population subject to dual subordination: although formally they were collective farmers, they worked for the MTS. At the same time, neither the MTS nor the collective farms could provide them with adequate social protection, which resulted in high staff turnover. This instability of their status made machine operators the most mobile segment of the rural population, who sought to move beyond the boundaries of the collective farm system. It is established that despite the impressive growth in the quantitative indicators of the MTS, their efficiency proved to be low. The state-led modernization of the agricultural sector through the MTS was incomplete and could not be finalized due to the lack of material interest among the rural population, the poor quality of station infrastructure, the absence of an effective economic system, and the failure to create a social stratum of technical workers invested in modernization changes. The costs of operating the MTS (technical, financial, and social) constituted a risk factor for an already fragile food security. Adverse weather conditions were not offset by agrotechnical innovations, thereby jeopardizing the food supply for the population of the region and the country as a whole.

Keywords: state agricultural policy, agricultural industry, machine-tractor stations (MTS), mechanization workers, collective farms, Siberia.

* **Вячеслав Борисович Лапердин**, кандидат исторических наук, 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

** Статья выполнена по теме госзадания «Социально-экономический потенциал восточных регионов России в XX – начале XXI вв.: стратегии и практики управления, динамика, геополитический контекст» (FWZM-2024-0005).

The article was made on the topic of the state assignment “Socioeconomic Potential of Russia's Eastern Regions in the 20th and Early 21st Centuries: Management Strategies and Practices, Dynamics, and Geopolitical Context” (FWZM-2024-0005).

The article has been received by the editor on 12.04.2026. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Основной задачей создаваемых в СССР на рубеже 1920–1930-х годов машинно-тракторных станций являлась механизация зернового производства и обеспечение продовольственной безопасности страны. МТС должны были не только решить зерновую проблему, но и стать ключевым элементом модернизации деревни. Представленная статья посвящена развитию МТС Западной Сибири в 1930-е годы. Рассматриваются количественные и качественные аспекты расширения сети МТС, проблемы их взаимоотношений с колхозами, создание механизма натуроплаты как формы государственного изъятия продукции, а также влияние, оказанное ими на сельский социум. Также ставится задача показа взаимосвязи деятельности МТС с развитием сельского хозяйства и решения проблемы продовольственной безопасности страны. Особое внимание уделено социальному положению механизаторов – новой категории сельского населения с двойным подчинением: формально являясь колхозниками, они работали в МТС. При этом ни МТС, ни колхозы не могли обеспечить им достойную социальную защиту, что вызывало высокую текучесть кадров. Эта неустойчивость положения делала механизаторов наиболее мобильной частью сельского населения, стремившегося выйти за рамки колхозной системы. Установлено, что, несмотря на впечатляющий рост количественных показателей МТС, их эффективность оказалась низкой. Проводимая государством модернизация аграрного сектора через МТС носила половинчатый характер и не могла быть завершена из-за отсутствия материальной заинтересованности сельского населения, качественной инфраструктуры станций, эффективной экономической системы и создания заинтересованного в модернизационных изменениях социального слоя технических работников. Издержки функционирования МТС (технические, финансовые, социальные) являлись фактором риска для и без того хрупкой продовольственной безопасности. Неблагоприятные погодные условия не компенсировались агротехническими нововведениями, что ставило под угрозу продовольственное обеспечение населения региона и страны в целом.

Ключевые слова: аграрная политика государства, сельское хозяйство, машинно-тракторные станции, механизаторы, колхозы, Сибирь.

Статья поступила в редакцию 12.04.2026 г.

Введение. Проблема аграрной модернизации и ее составной части – технической модернизации – является одной из ключевых в аграрной истории СССР в 1930-е годы. С ней же связан вопрос обеспечения продовольственной безопасности, получивший в условиях форсированной индустриализации и массовой коллективизации не только экономическое, но и политическое значение. Государство стремилось создать систему управления сельским хозяйством, позволявшую резко увеличивать объемы производимой продукции и вместе с тем концентрировать в своих руках необходимые ресурсы при минимальных затратах, для чего и была проведена коллективизация. Центральным элементом новой колхозной системы стали машинно-тракторные станции (МТС), выполнявшие роль центров технического обслуживания колхозов и вместе с тем служившие инструментом контроля над ними и изъятия сельскохозяйственной продукции. Основной задачей МТС являлась механизация зернового производства. Первоочередное обращение к машинным технологиям его ведения было связано как с обострением зерновой проблемы в СССР в конце 1920-х годов, так и с тем, что выращивание хлебов являлось базовой отраслью сельского хозяйства в стране.

Актуальность исследования МТС обусловлена их возрождением в 1990-е годы, хотя современные формы лишь отдаленно напоминают советские образцы 1930–1950-х годов.

И все же изучение исторического опыта СССР полезно для понимания современного операционного лизинга. В советской историографии проблемой в первую очередь занимались экономисты¹, после чего подключились и историки. При этом вопросы развития МТС получили освещение не только на общесоюзном материале², но и региональном – сибирском³. Исследователи наглядно показали центральную роль машинно-тракторных станций в техническом оснащении колхозной системы, а также обозначили проблему появления новой социальной группы в деревне – механизаторов.

В современных работах фокус внимания расширился и сместился с экономической роли МТС на политическую и социальную проблематику. При этом появилось больше подходов, обусловленных авторскими позициями и концепциями аграрного развития СССР. Так, для исследователей 1990-х годов МТС играли в первую очередь роль хозяйственно-политической организации: они осуществляли политический контроль и выкачивали ресурсы из села для нужд индустриализации⁴. В концепции капитализации российской деревни в 1930–1980-е годы М.А. Безнина и Т.М. Димони машинно-тракторные станции являются каналом государственных вливаний материальных средств в колхозное производство и наращивания капитала вне основных фондов колхозов. Услуги МТС авторы считают формой натурального кредитования с последующей оплатой натуральными продуктами⁵. По мнению уральского историка Г.Е. Корнилова, посредством МТС происходила интенсификация сельскохозяйственного производства и переход от конно-ручной тяги к механизации основных трудоемких операций⁶. Несмотря на разницу подходов, многие положения вышеназванных концепций не являются взаимоисключающими. Не существует и острой дискуссии относительно сущности машинно-тракторных станций, были ли они средством политического контроля, очагами технологической модернизации в деревне или каналом выкачивания ресурсов. Очевидно, что МТС, выполнявшие разнообразные экономические, политические, социальные и даже культурные задачи, включали в себя все вышеперечисленные функции. Так, В.Н. Томилин рассматривает их в качестве системообразующей структуры колхозного производства, позволившей создать материально-техническую базу функционирования колхозного строя⁷.

Представленная статья посвящена развитию машинно-тракторных станций Западной Сибири в 1930-е годы. В работе рассматриваются количественные и качественные аспекты расширения сети МТС, проблемы их взаимоотношений с колхозами, создание механизма натуроплаты как формы государственного изъятия продукции, а также влияние, оказанное ими на сельский социум. Также ставится задача показа взаимосвязи деятельности МТС с развитием сельского хозяйства и решения проблемы продовольственной безопасности страны.

Становление сети МТС в годы первой пятилетки. Строительство машинно-тракторных станций на территории Западно-Сибирского края стартовало в конце 1929 г. и получило масштабное развитие в первой половине 1931 г., когда их количество выросло с 9 до 75, а число тракторов в них с 346 до 2 087. На первых порах вместо форсированной механизации

¹ См.: Вопросы экономики МТС. М., 1955.

² Аграрная политика Коммунистической партии на этапе строительства МТС (1929–1939 гг.). Владимир, 1985; История советского крестьянства: в 5 т. М., 1986. Т. 2: Советское крестьянство в период социалистической реконструкции народного хозяйства. Конец 1927–1937. С. 170–173; 241–243; История советского крестьянства: в 5 т. М., 1987. Т. 3: Крестьянство накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938–1945. С. 57–64.

³ Крестьянство Сибири в период строительства социализма. 1917–1937 гг. Новосибирск, 1983. С. 274–279; Крестьянство Сибири в период упрочнения и развития социализма. Новосибирск, 1985. С. 29–35.

⁴ Зеленин И.Е. Сталинская «революция сверху» после «великого перелома». 1930–1939: политика, осуществление, результаты. М., 2006. С. 251–257.

⁵ Безнин М.А., Димони Т.М. Капитализация в российской деревне 1930–1980-х годов. М., 2009. С. 48–49, 119; Безнин М.А., Димони Т.М. Аграрный строй России 1930–1980-х годов. М., 2014. С. 481.

⁶ Корнилов Г.Е. Особенности аграрной политики сталинизма: колхозная жизнь после коллективизации // Российская история. 2018. № 4. С. 19.

⁷ Томилин В.Н. Наша крепость. Машинно-тракторные станции Черноземного Центра России в послевоенный период: 1946–1958 гг. М., 2009.

сельского хозяйства станции занимались медленным обустройством: строили инфраструктуру, принимали имущество от колхозов и поступающую технику. Но уже к концу 1932 г. число МТС в крае увеличилось до 158. Они располагали 5 765 тракторами мощностью 90,3 тыс. л.с. (табл. 1). В середине 1932 г. МТС обслуживали 26 % колхозов Западно-Сибирского края, площадь посева зерновых в которых составляла около половины от общей посевной площади⁸.

Таблица 1

Развитие сети МТС в Западно-Сибирском крае в 1930–1933 гг.*

Дата	Число МТС	Количество тракторов	Мощность тракторного парка, тыс. л.с.
01.06.1930	9	346	4,5
01.06.1931	75	2 087	30,7
01.01.1932	87	4 445	60,8
01.01.1933	158	5 765	90,3

Составлено по: Сельское хозяйство СССР: Ежегодник 1935 г. М., 1936. С. 676–677.

* Приведены данные только по МТС Трактороцентра.

Несмотря на впечатляющий рост количественных показателей механизации, эффективность аграрного сектора экономики в начале 1930-х годов снизилась. Так, валовой сбор зерновых на территории Западно-Сибирского края упал с 54,2 млн ц в 1930 г. до 41,8 млн ц в 1932 г.⁹ Это объясняется системными проблемами: отсутствием квалифицированных кадров, организационной неразберихой, нарушением правил агротехники и засухой 1931 года. Ситуация усугублялась на фоне общего социально-экономического кризиса деревни, вызванного коллективизацией.

Первоначально механизация сельского хозяйства предполагала активное вовлечение крестьянства. Постановление СНК СССР от 30 декабря 1929 г.¹⁰ устанавливало, что строительство МТС должно осуществляться при условии частичного покрытия расходов сельским населением, равного 25 % общей стоимости. Финансирование осуществлялось через приобретение акций Трактороцентра, которое превратилось для колхозов и крестьян в форму дополнительного налогообложения – их взносы, формально добровольные, фактически стали целевым квазианалогом, принудительно навязываемым государством. Западно-Сибирский крайисполком рассылал районам разнарядки по сбору средств, причем их выполнение влияло на оценку эффективности местных органов власти и стало необходимым условием для создания МТС.

Постановление ЦК ВКП(б) от 5 января 1930 г. «О темпе коллективизации и мерах помощи колхозному строительству» предусматривало после погашения крестьянами государственных затрат на создание МТС, на которое отводилось три года, передать их технику колхозам¹¹. Однако впоследствии от этой идеи отказались по нескольким причинам: бедность деревни, нежелание крестьян платить, а также понимание государством того, что МТС являются мощным инструментом контроля над сельским хозяйством и источником продукции. В итоге к концу 1932 г. был закреплен принцип полного государственного контроля над МТС, включая финансирование и содержание. Хотя идея передачи техники колхозам не исчезла бесследно и была реализована в 1958 г. уже в совершенно иных социально-экономических условиях.

Развитие МТС в 1933–1940 гг. К 1933 г. машинно-тракторные станции прочно вошли в жизнь советской деревни. Перечень выполняемых МТС функций выходил далеко за рамки механизированных сельскохозяйственных работ. Они активно вторгались в хозяйственную

⁸ Сельское хозяйство СССР: Ежегодник 1935 г. М., 1936. С. 659.

⁹ Там же. С. 270.

¹⁰ Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СЗ СССР). 1930. № 2. Ст. 16.

¹¹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 9-е изд. М., 1984. Т. 5. С. 74.

деятельность колхозов вплоть до прямого управления ими и даже занимались просветительской деятельностью в деревне. Посреди крестьянского мира, основанного на традициях и обычаях, расположились МТС – очаги советской культуры с кинопередвижками, клубами, красными уголками и лекциями, проводимыми заезжими лекторами из городов. По степени влияния МТС уступали лишь райкомам и райисполкомам, а в период деятельности политотделов в 1933–1934 гг. фактически подменили их, став для колхозов местной властью, издавая обязательные для исполнения распоряжения по хозяйственным и кадровым вопросам, включая «чистки» руководства и рядовых колхозников.

В 1933–1937 гг. продолжалось наращивание сети МТС и их машинного парка. Число станций в Западной Сибири¹² увеличилось со 195 до 447, количество тракторов в них – с 8 729 до 25 297, зерноуборочных комбайнов – с 1 174 до 18 719. Мощность тракторного парка выросла почти в 4 раза (табл. 2). В 1937 г. МТС обслуживали в Западной Сибири 71 % колхозов¹³.

Таблица 2

Развитие сети МТС в Западной Сибири в 1934–1940 гг. (на начало года)*

Год	Число МТС	Количество тракторов	Мощность тракторного парка, тыс. л.с.	Количество комбайнов
1934	194	8 729	135	1 147
1935	235	13 568	221	2 019
1936	282	19 487	363	3 350
1937	336	23 929	473	7 079
1938	447	25 297	537	10 742
1941	578	33 147	759	18 719

Составлено по: МТС во второй пятилетке: стат. сб. М.; Л., 1939. С. 37–42, 45–46; Колхозы во второй сталинской пятилетке: стат. сб. М.; Л., 1939. С. 24–25; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 329. Д. 1069. Л. 181, 223, 242, 276, 297, 318, 339, 360, 381, 402.

* Сведения приведены в сопоставимых территориальных рамках по Алтайскому краю, Новосибирской, Омской областям за 1934–1938 гг. в границах 1938 г., за 1941 г. – в границах 1940 г.

Вырос уровень механизации основных процессов зернового производства. В колхозах Западной Сибири в 1937 г. пахота под яровые была механизирована на 68,4 %, посев яровых – на 50,1 %, вспашка зяби – на 80,5 %. Головокружительными темпами наращивалась комбайноуборка хлебов. В 1934 г. комбайнами в Омской области убрали всего 4,4 %, в Западно-Сибирском крае (в границах 1935 г.) – 3,5 % площади зерновых культур. В 1937 г. данный показатель вырос в Западной Сибири в целом до 46 %¹⁴.

В ходе второй пятилетки кризис сельского хозяйства в целом был преодолен. В 1938 г. посевы зерновых культур в регионе увеличились по сравнению с 1932 г. на 39 %, по сравнению с 1928 г. – на 23 %. 1937 и 1938 гг. оказались самыми урожайными за все 1930-е годы¹⁵.

Развитие сети МТС в регионе представляло собой не только территориальную экспансию, но и процесс организационного становления, в ходе которого машинно-тракторные станции вышли за рамки выполнения чисто технических функций и стали ключевым элементом управления колхозной деревней. Вместе с тем развитию препятствовали многочисленные организационные проблемы. Одной из них было отсутствие единой стратегии расширения сети МТС. Планирование строительства осуществлялось центральными органами власти при активном содействии региональных земельных организаций и носило крат-

¹² Здесь и далее количественные данные по Западной Сибири приведены в территориальных рамках Алтайского края, Омской и Новосибирской областей в границах 1940 года.

¹³ Колхозы во второй сталинской пятилетке: стат. сб. М.; Л., 1939. С. 16.

¹⁴ Там же. С. 24–26, 33, 34.

¹⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1562. Оп. 329. Д. 1409. Л. 9; Ильиных В.А. Сельскохозяйственная статистика в Сибири (1920–1930-е гг.). Новосибирск, 2022. С. 143, 148, 149.

косточный характер. Этот процесс сопровождался конфликтами между отдельными ведомствами и активным лоббированием районных властей, заинтересованных в усилении экономической роли подведомственных территорий. Отсутствие единого перспективного плана приводило к непродуманному расширению сети станций, их удаленности от ремонтных баз и транспортных путей, что стало причиной системных проблем в эксплуатации МТС и, в конечном счете, снижения их эффективности. Более подробно об этих проблемах речь пойдет ниже.

Следует отметить, что, обеспечив количественный рост сельскохозяйственного производства к концу десятилетия (по сравнению с кризисом его начала), созданная модель управления не смогла решить задачу комплексного развития аграрного сектора экономики и не заложила основы для его дальнейшего устойчивого улучшения.

В конце 1930-х годов продолжалось развитие материально-технической базы сельского хозяйства региона, хотя ее темпы в связи с переключением промышленности на преимущественное производство военной продукции снизились. В том числе за счет разукрупнения расширилась сеть МТС. К началу 1941 г. их число достигло 578. Прирост тракторного парка оказался относительно низким. При этом его мощность увеличивалась быстрее. Опережающими темпами шло наращивание парка зерноуборочных комбайнов (в 1,7 раза) (см. табл. 2). Возросла механизация колхозного производства.

Однако к повышению эффективности зернового хозяйства это не привело. Несмотря на продолжающийся рост посевных площадей, урожайность и валовые сборы хлебов в конце 1930-х годов в Западной Сибири и в СССР в целом снизились¹⁶. Это стало результатом несоблюдения агротехники возделывания зерновых культур и неблагоприятных погодноклиматических условий.

Хлебозаготовки. До 1933 г. колхозы расплачивались с МТС в смешанной форме – деньгами и зерном. Первоначально преобладали денежные расчеты, что привело к образованию значительной задолженности. В Западно-Сибирском крае только за 1930/31 год долг колхозов перед МТС достиг 5,6 млн руб., а в 1935 г. их задолженность составляла еще 7 млн руб. за работы, выполненные до 1933 г.¹⁷ Столь серьезная финансовая нагрузка на экономически слабые колхозы вынудила правительство в 1933 г. перейти к натуральной оплате (по единым ставкам в процентах от урожая), что, впрочем, отвечало и интересам государства, получившего доступ к дешевой сельхозпродукции. Первоначально полный цикл работ стоил 20 % валового сбора зерна. Но уже в 1934 г. натуроплата стала рассчитываться не в процентах, а в фиксированном размере, зависящем от урожайности. При этом государство навязывало колхозам полный цикл услуг МТС. Со временем нормы натуроплаты менялись: в 1937 г. их снизили, а в 1939 г. для ряда услуг повысили¹⁸.

Изъятие сельхозпродукции государством происходило в рамках заготовительных кампаний, в первую очередь хлебозаготовок, включавших обязательные поставки колхозов, единоличных крестьянских хозяйств и совхозов, а также возврат ссуд, гарнцевый сбор и натуроплату МТС. Расширение сети машинно-тракторных станций, рост технической оснащенности, увеличение обрабатываемых площадей и изменение законодательства о типовых ставках привели к постепенному росту объемов натуральной оплаты и увеличению ее доли в централизованных заготовках. Если в 1933/34 году в Западно-Сибирском крае этот показатель составлял 15,2 %, то к 1939 г. в Алтайском крае он достиг 57,4 %, в Новосибирской области – 48,7 %, в Омской – 53,9 %¹⁹, став основным источником поступления хлеба государству. Определенную роль сыграло сокращение обязательных поставок колхозами, но из-за постоянно возрастающих объемов натуроплаты МТС общий уровень налогового изъятия практически не изменился.

¹⁶ См.: Ильиных В.А. Сельскохозяйственная статистика в Сибири... С. 143, 148, 149.

¹⁷ Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. П-3. Оп. 2. Д. 305. Л. 276; Д. 690. Л. 45.

¹⁸ Ильиных В.А. Налогово-податное обложение сибирской деревни. Конец 1920-х – начало 1950-х гг. Новосибирск, 2004. С. 112–113, 116, 118.

¹⁹ Ильиных В.А., Лапердин В.Б. Хлебозаготовки в Сибири в 1930-е годы. Новосибирск, 2020. С. 499–502.

Натуроплата МТС являлась разновидностью натуральной подати наряду с заготовками сельхозпродукции, закупкой зерна потребительской кооперацией (хлебозакупом), натуральным обложением единоличных хозяйств и личных подсобных хозяйств колхозников. Подать представляет собой примитивную форму налога, объектом которого служит не доход, а человек или отдельные виды имущества. В данном случае таким имуществом являлись колхозные посеы, обрабатываемые техникой МТС. Государство изымало натуральный продукт, а не деньги от его продажи, что было более выгодно и позволяло концентрировать в своих руках ресурсы, необходимые для проведения индустриализации.

МТС и колхозы. Основой взаимодействия между МТС и колхозами был договор: станции выполняли комплекс сельскохозяйственных работ, а колхозы оплачивали оказанные услуги. Однако в основе этой внешне стройной системы находились глубинные противоречия. Сотрудничество с МТС ложилось тяжелым бременем на колхозный бюджет, снижая стоимость трудодня и ухудшая экономическое положение колхозников. В то время как хозяйства, не обслуживаемые станциями, оказывались в более выгодном положении. Сообщения о такой, казалось бы, парадоксальной ситуации поступали с мест уже на начальном этапе развертывания системы МТС. Так, в 1932 г. глава Черепановского райкома ВКП(б) Толстиков в письме первому секретарю Западно-Сибирского крайкома Р.И. Эйхе указывал на более высокие доходы колхозов, не связанных с МТС, сравнивая их с соседями, пользовавшимися услугами станций. Причиной этого была слишком высокая стоимость технических работ²⁰.

В массовом сознании колхозников МТС ассоциировались не с технологическим прогрессом и приносимым им достатком, а с дополнительным государственным ярмом. Это порождало негативное отношение к технике и стремление отказаться от нее. Поэтому колхозники проявляли своеобразный «луддизм» (умышленную порчу машин) и разными способами пытались сократить расходы на услуги станций, по мере возможности задействуя собственные силы. Частые поломки, простои, низкое качество механизированных работ и их высокая стоимость усиливали желание колхозов обрабатывать поля своими руками, прибегая к помощи МТС только в условиях дефицита рабочей силы.

Государство, наоборот, стремилось навязать колхозам договоры с МТС. В ответ крестьяне всячески уклонялись от их подписания. Райкомы часто жаловались в вышестоящие инстанции на нежелание колхозов использовать тракторы и комбайны вплоть до случаев их умышленной поломки. Впрочем, колхозы нередко действовали не выходя за рамки правового поля. Невозможность МТС справиться со взятыми на себя обязательствами давала основания требовать возмещения причиненных убытков. Однако местные власти старались не создавать подобных прецедентов и зачастую вставали на сторону дирекции станции, обвиняя колхозников в «кулацкой агитации».

Опыт взаимодействия МТС и колхозов в 1930-е годы наглядно демонстрирует один из главнейших пороков сталинской аграрной системы – игнорирование экономических стимулов. Государство абсолютизировало технологический прогресс, закрыв глаза на его экономическую целесообразность для самих крестьян. В результате была создана система нерыночного изъятия ресурсов из деревни под видом оплаты технологических услуг. Первоначальный план использования МТС в качестве инструмента модернизации сельского хозяйства видоизменился до такой степени, что станции начали выполнять роль фискальных институтов, гарантировавших государству получение запланированного объема хлеба. Вместо ожидаемого «экономического симбиоза» между МТС и колхозами сложились отношения принуждения и скрытого саботажа.

Опыт внедрения машинно-тракторных станций в советскую деревню показывает, что технологические инновации обречены на сопротивление и низкую эффективность, если они не учитывают требования своих конечных потребителей, в данном случае крестьянства. Негативное отношение колхозников к МТС было не следствием «культурной отсталости» и «кулацких настроений», как утверждала официальная пропаганда, а рациональным ответом

²⁰ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 371. Л. 21 об.

на экономическое давление. Колхозники интуитивно действовали как рациональные экономические агенты, стремясь снизить убытки и максимизировать выгоду. В результате проект модернизации в лице МТС был дискредитирован в глазах населения, а задача технического развития подменена желанием государства получить дешевые ресурсы.

Система финансирования МТС и ее реформирование. После отмены денежной оплаты услуг МТС колхозами в 1933 г. основным источником финансирования машинно-тракторных станций выступало государство. Их бюджет формировался за счет средств союзного бюджета, кредитов Госбанка и ассигнований Сельхозбанка. С 1935 г. действовал регламент²¹, позволявший получить 30%-ный аванс, в то время как оставшаяся часть поступала на расчетные счета после предоставления актов о выполнении работ, подписанных директором станций и председателями колхозов. Помимо бюджетных ассигнований, МТС получали целевые ссуды Госбанка, погашавшиеся после сдачи государству натуральной оплаты за услуги станций. Капитальные вложения финансировались Сельхозбанком и покрывали затраты на энергетику, инвентарь, строительство и прочие долгосрочные расходы. Директора МТС получали средства из различных источников в самостоятельное распоряжение. Сэкономленное к концу года могло быть использовано в следующем году или направлено на премии служащим и рабочим. Естественно, что дирекция старалась получить причитающееся с колхозов средства для укрепления вверенного им хозяйства. Однако финансовое положение многих МТС оставляло желать лучшего. Большинство функционировало в условиях хронической убыточности, завершая финансовый год с задолженностью перед государством.

После посевной кампании 1933 года правительство компенсировало убытки МТС СССР на 324 млн руб. и было вынуждено выделить сверх этого еще 76,3 млн руб. в качестве ассигнований²². Вместе с расширением сети МТС росли и сопутствующие расходы. Если задолженность станций Западно-Сибирского края в 1932 г. составляла 8 млн руб., то к 1936 г. долг только за горюче-смазочные материалы (ГСМ) достиг 6,9 млн руб. из более чем 15 млн руб. чистых убытков²³. По словам наркома земледелия 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.»²⁴. В 1938 г. государство было вынуждено выдать колхозам страны ссуду в размере 50 млн руб. для погашения задолженности за тракторные работы, и это сверх уже отпущенного на тот момент кредита в 61 млн руб.²⁵

Правительство, видя сложное экономическое положение МТС, длительное время пыталось исправить ситуацию, не выходя за рамки существовавшей системы финансирования. Наркомзему СССР поручалось развивать хозрасчетные отношения в МТС и следить за исполнением их бюджетов. Для этого кредиты станциям выдавались строго в соответствии с объемом выполненных работ. Их убытки покрывались по мере сдачи государству натуроплаты. Принятые меры носили ограниченный характер и не могли устранить коренные проблемы.

Финансирование машинно-тракторных станций стало причиной острых разногласий между центром и регионами. В августе 1934 г. первый секретарь Западно-Сибирского крайкома Р.И. Эйхе направил жалобу И.В. Сталину, обвинив Наркомзем СССР в недофинансировании краевых МТС на 55,6 млн руб., предназначенных для текущей сельскохозяйственной кампании. Из-за возникшей ситуации станции оказались вынуждены сократить объемы работ либо вовсе простаивать без горючего²⁶. Госбанк пытался изыскать средства, удержав

²¹ СЗ СССР. 1935. № 10. Ст. 75.

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

²³ Там же. Д. 347. Л. 112; Д. 869. Л. 1.

²⁴ Трагедия советской деревни. Коллективизация и раскулачивание. Документы и материалы. М., 2004. Т. 5: 1937–1939. Кн. 1: 1937. С. 311.

²⁵ Собрание постановлений Правительства СССР (СП СССР). 1939. № 17. Ст. 116.

²⁶ ГАНО. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 2. Л. 16.

из выделенных на капитальное строительство ассигнований 16 млн руб., чтобы ликвидировать ими финансовую брешь в содержании станций. Однако эти полумеры не изменили положения дел. Решение вопроса осложнялось позицией главы Наркомзема СССР М.А. Чернова, который перекладывал всю ответственность на МТС Западной Сибири, обвиняя их в перерасходе средств²⁷.

Претензии к Народному комиссариату земледелия СССР высказывали и другие стороны. Со временем в его недрах созрел ответ на все обвинения, который сформулировал М.А. Чернов: «Действующая система финансирования машинно-тракторных станций покрывает бесхозяйственность и бесплатность в работе машинно-тракторных станций и затрудняет организацию строгого государственного контроля за их деятельностью»²⁸. Таким образом, корень проблемы крылся в самой системе и местных хозяйственниках, пользовавшихся ее недостатками. По мнению Чернова, именно этим были вызваны разногласия с региональными властями. Критика главы ведомства существовавшей системы была учтена, хотя сам он к тому времени уже оказался под арестом по обвинению во «вредительстве». В начале 1938 г. СНК СССР ввел новую систему финансирования МТС²⁹. Главной задачей реформы было ликвидировать множественность источников финансирования. Прежний порядок, предусматривавший сочетание бюджетного финансирования, кредитов Госбанка и Сельхозбанка, а также поступление средств от колхозов, оказался чрезмерно сложным в применении. Слабая подконтрольность нескольких денежных потоков вызывала неразбериху и открывала широкий простор для нарушений и махинаций, тем самым вовлекая МТС в теневую экономику.

С 1 января 1938 г. финансирование МТС стало осуществляться централизованно из государственного союзного бюджета по заранее согласованным годовым сметам МТС. Они составлялись на основе лимитов, утвержденных наркоматами земледелия республик, краевыми и областными земельными управлениями. Лимиты устанавливались Народным комиссариатом земледелия СССР и ограничивали рамки годовых смет всех станций. По замыслу реформаторов, данная схема обеспечивала большую прозрачность и подконтрольность государству системы финансирования МТС.

Все расходы МТС покрывались за счет средств Госбанка и Сельхозбанка. Для каждой отдельной статьи затрат (ремонт, ГСМ, заработная плата и т.д.) открывался отдельный целевой счет. Средства с него выдавались строго в пределах утвержденной сметы. Помимо бюджетных счетов, станции открывали в Госбанке текущие счета для расчетов с трактористами, счета специального фонда директора и счета для прочих операций. Перевод средств между целевыми счетами и бюджетными строго запрещался.

Новая система обеспечивала прозрачность финансовых потоков, лишая при этом директоров станций самостоятельности. Строгая регламентация расходов и запрет на перераспределение средств вплоть до замораживания финансирования создавали условия для эффективного контроля, но ограничивали гибкость управления. Таким образом, к концу 1930-х годов сложилась модель финансирования МТС, обеспечивавшая их функционирование за счет государственного бюджета. Обратной стороной данных изменений стала полная зависимость МТС от централизованного планирования и контроля.

Организация ремонта и снабжения. Текущий ремонт техники самостоятельно выполнялся рабочими станций, в то время как средний и капитальный требовал привлечения квалифицированных специалистов и специализированного оборудования. Немногие МТС могли позволить себе подобное, поэтому была создана сеть машинно-тракторных мастерских (МТМ). На них возлагалась задача среднего и капитального ремонта. Однако они столкнулись с теми же проблемами, что и МТС. В Сибири катастрофически не хватало подготовленных специалистов, а местная промышленность испытывала кадровый голод. Кроме того, МТМ страдали от недостаточной оснащенности, отсутствовали требуемые станки и инстру-

²⁷ Трагедия советской деревни. Т. 5. Кн. 1. С. 12.

²⁸ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 821. Л. 77 об.

²⁹ СП СССР. 1938. № 4. Ст. 8.

менты. Реализация программы строительства новых мастерских срывалась из-за нехватки финансовых и материальных ресурсов. Более того, МТС часто использовали строительные фонды по своему усмотрению, а краевые и областные земельные управления не контролировали целевое расходование средств.

В то время как в большинстве мастерских наблюдалась нехватка рабочих рук и станков, отдельные МТМ, в силу парадоксов плановой системы и вопреки логике равномерного распределения, получали ресурсы с избытком. Их возможности выходили за рамки обслуживания местных станций. В 1933 г. правительство постановило создать на базе четырех МТМ Западно-Сибирского края ремонтные заводы. Однако эта инициатива встретила сопротивление со стороны местных специалистов. Например, Омской тракторной мастерской требовались дополнительные помещения для расширения своих функций. В то же время мастерская в Славгороде уже фактически являлась маленьким заводом и обслуживала Славгородский куст МТС с низкой загрузкой оборудования³⁰.

Для выполнения своих задач МТС нуждались в исправной технике. Однако возможности промышленности Сибири оказались недостаточными для удовлетворения растущего спроса на машины и запчасти. Поэтому их приходилось завозить из других регионов страны. Здесь обнажились недостатки системы планирования. Распределение техники и создание новых МТС зависели от согласования между региональными властями и Москвой. Несвоевременные и неполные поставки сельскохозяйственной техники в Сибирь неоднократно критиковались региональным руководством. Р.И. Эйхе с нескрываемым сожалением сообщал И.В. Сталину о систематическом срыве планов по завозу техники. К уборочной 1932 г. МТС получили лишь 22,4 % тракторов (52 из 232), автомашин – 43,2 % (259 из 600). Более того, 83,3 % комбайнов (200 из 240) прибыли с опозданием, что не позволило полноценно их использовать в текущей кампании. Спустя полгода ситуация повторилась, к посевной 1933 г. в край поступило 65,8 % обещанных тракторов (1 162 из 1 766) и 34,2 % плугов (302 из 883)³¹. Но даже полученная техника не всегда была готова к работе.

Р.И. Эйхе отмечал: «Помощь НКЗ и наркомсовхозов по линии технической вооруженности 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»³². По причине поздних сроков сева на востоке страны в Москве ошибочно полагали, что если технику отправить в последний момент, то она поступит вовремя к полевым работам, и не учитывали медленные сроки транспортировки посевных грузов, шедших 25–30 суток. Главным же последствием таких задержек было то, что плановые задания по сельскому хозяйству рассчитывались исходя из предполагаемого наличия техники, поэтому их невыполнение становилось неизбежным. Из-за этого страдал аграрный сектор экономики Сибири, а на региональные власти ложилась ответственность за невыполнение планов.

Проблемы МТС с планирующими и снабжающими организациями отражали изъяны советской промышленной системы. Многие трудности в работе МТС обуславливались недостатками управления на вышестоящих уровнях. В начале 1933 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР подвели итоги первой пятилетки и признали отсутствие должного контроля над ремонтом сельхозтехники и снабжением ее запчастями³³. В официальных документах отмечалось, что ни Наркомзем СССР, ни Наркомат совхозов не располагал точными данными о количестве техники, подлежащей ремонту. Нормы снабжения запчастями определялись произвольно, без учета реальных потребностей, а их распределение по регионам заранее не планировалось. Проблема носила не ведомственный, а системный характер. Наркомат тяжелой промышленности, ответственный за производство запчастей, отставал от намеченных производственных показателей и, по мнению И.В. Сталина и В.М. Молотова, рассматривал нужды

³⁰ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 355. Л. 227–229.

³¹ Там же. Д. 499. Л. 90 об.–91.

³² Там же. Л. 90.

³³ СЗ СССР. 1933. № 5. Ст. 30.

сельского хозяйства как второстепенные. Эта установка воспроизводилась на всех уровнях. Директора заводов «хитрили», исключая недоделки IV квартала 1932 г. из плана I квартала 1933 г., таким способом «аннулируя» свои производственные задания. В итоге МТС оставались без обещанных в 1932 г. деталей и полностью отремонтированной техники.

Проблемы снабжения и ремонта техники, характерные для первой пятилетки, приобрели хронический характер и сохранялись в последующие годы. На местах пытались справиться с ними, однако Центр проявлял недовольство из-за излишней самостоятельности регионалов, загружавших промышленные предприятия заказами без согласования с Москвой. Даже поступление запчастей в МТС не гарантировало должного ремонта, поскольку часть деталей приходила бракованной. В январе 1934 г. начальник политсектора МТС в Западно-Сибирском крае К.М. Сергеев в своем отчете критиковал работу снабжающих организаций. При поездке в Барнаул он обнаружил непригодные к использованию запчасти. Проверка выявила, что снабженцы осознанно отгружали дефектные комплектующие в машинно-тракторные мастерские³⁴.

В 1938 г. государство изменило существовавшую систему ремонта сельскохозяйственной техники. В рамках новой системы финансирования МТС устанавливались жесткие лимиты выделения средств на обслуживание техники, для чего создавался целевой денежный фонд. Его расходование на иные нужды каралось вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Этими мерами государство лишь перекладывало ответственность за превышение объемов капитального ремонта на дирекцию МТС, в то время как реальные причины заключались в недостатках плановой системы и низком качестве запчастей и техники. Введенные финансовые ограничения, лишив руководство МТС возможности оперативного маневра, лишь ухудшили положение дел.

Социально-экономическое положение механизаторов в деревне. Механизаторы машинно-тракторных станций хотя формально и являлись рабочими, однако оставались членами колхозов, обеспечивавших их материально. Создавалась ситуация двойного подчинения: МТС начисляли трудодни, а колхозы производили по ним окончательный расчет. Таким образом, механизаторы относились к социальной категории колхозников, а не служащих станций, получавших стабильное жалованье. Первоначально они были лишены гарантированного заработка. Введенная в 1932 г. фиксированная оплата в размере 1 руб. 30 коп. на трудодень не изменила их финансовое положение³⁵. Хотя механизаторы и считались работниками повышенной квалификации, за их работу начислялось больше трудодней, на практике они получали меньше рядовых колхозников, регулярно выходявших в поле. В результате существовавшая в годы первой пятилетки система оплаты вместо стимула стала главной причиной ухода механизаторов из МТС. Постановление СНК СССР от 21 сентября 1933 г. реформировало механизм расчетов. Теперь расчеты производили непосредственно МТС, куда колхозы обязывались вносить средства за отработанные трактористами трудодни. При этом механизаторам гарантировался минимальный доход в 2,5 руб. и 3 кг хлеба на трудодень³⁶.

Постановления правительства увеличили уровень оплаты труда механизаторов. Однако теперь они столкнулись с проблемой постоянных задержек выплат со стороны колхозов. Обследование Народного комиссариата рабоче-крестьянской инспекции СССР в 1933 г. выявило повсеместное нарушение сроков выплат трактористам их вознаграждения³⁷. Принятые Наркомземом СССР меры по ликвидации задолженности не изменили ситуацию коренным образом. Сельхозартели не всегда переводили необходимые денежные средства МТС для оплаты услуг трактористов. В отношении же натуральной выдачи хлебом, осуществлявшейся напрямую, дирекция вовсе «самоустранилась». Данный вопрос решался между рабочими и колхозными правлениями, зачастую нарушавшими требование о мини-

³⁴ ГАНО. Ф. П-175. Оп. 1. Д. 2. Л. 2.

³⁵ Арутюнян Ю.В. Механизаторы сельского хозяйства СССР в 1929–1957 гг. М., 1960. С. 32.

³⁶ СЗ СССР. 1933. № 60. Ст. 361.

³⁷ Там же. № 66. Ст. 399.

мальной оплате и выдававшими за трудодень норму рядовых колхозников вместо положенных 3 кг. С целью закрепления кадров ЦК ВКП(б) и СНК СССР 13 января 1939 г. приняли постановление, в соответствии с которым денежный минимум оплаты труда трактористов (2 руб. 50 коп. за трудодень) брало на себя государство³⁸. Обязанности по натуральной части оставались за колхозами.

Для характеристики социального положения механизаторов стоит учитывать не только их место проживания, работы и систему заработной платы, но и роль внутри колхозного социума. В первую очередь следует отметить неоднозначность их статуса: формально являясь членами сельхозартелей, они фактически выполняли функции сезонной рабочей силы, направляемой колхозами в МТС. Поскольку тракторные бригады формировались и управлялись дирекцией станций, а механизаторы не отчитывались о проделанной работе перед правлением, отношения прямого подчинения между ними оказались разорваны. К тому же механизаторы часто работали в сторонних хозяйствах, и «родные» колхозы их деятельность «на стороне» не интересовала. Вместе с тем для чужих председателей они сами являлись «пришлыми», а не «своими» односельчанами, и заниматься проблемами посторонних людей было бессмысленно. Подобное ослабление рабочих связей с коллективом привело к тому, что механизаторы были выключены из его повседневной жизни и не могли рассчитывать на поддержку.

Формально числясь членами колхозов, но фактически отчужденные от них, механизаторы не нашли в лице руководства МТС желанной социальной опоры. Большинство низкоквалифицированного персонала фактически находилось на положении временного, сезонного ресурса. Вопреки обязательству отработать два года они покидали МТС зачастую после окончания первой же страды. Дирекции было легче найти замену среди местной молодежи, наспех обучить азам профессии на краткосрочных курсах и отправить на колхозные поля. Негативные последствия такого подхода – высокую текучесть кадров – начальство станций осознавало, однако предпочитало действовать по пути наименьшего сопротивления. Ценность для них представляли только высококвалифицированные комбайнеры, тракторные и ремонтные бригады.

Дирекция не стремилась отстаивать интересы механизаторов и принуждать колхозы к исполнению своих обязательств в отношении технических рабочих. По причине их быстрой сменяемости вести длительную тяжбу с каждой отдельной сельхозартелью из-за заработка не имело смысла. И если местный тракторист мог решить конфликт с председателем своего колхоза как со знакомым человеком, то, работая в соседнем хозяйстве, он оказывался в полностью незащищенном положении. Без внешнего давления со стороны административных органов на колхозные правления претензии «чужих» механизаторов нередко игнорировались.

И все же в профессии механизатора имелись немалые плюсы. Во-первых, более высокое по сравнению с основной колхозной массой материальное содержание. Во-вторых, их репутация: трактористы и комбайнеры являлись символами будущего, людьми, изменяющими привычный уклад жизни деревни. Данный образ, широко тиражируемый пропагандой, привлекал молодежь, желавшую получить перспективную специальность.

Механизаторы оказались на грани двух миров: не имея опоры в колхозном коллективе, они не стали полноценной частью МТС, которая так и не смогла дать им стабильный статус индустриального рабочего. Во всяком случае до получения квалификации комбайнера или бригадира и зачисления в штат с твердым окладом. Эта неопределенность, чувство отчуждения и незащищенности в сочетании с желанием зарабатывать больше толкали многих на уход из МТС. Так что машинно-тракторные станции стали своеобразным социальным лифтом, но лифтом с ограниченной высотой: он поднимал человека внутри деревни над большинством колхозников, но оставлял его в пределах сельского социума. Зато билетом в будущее становилась сама профессия – полученные навыки и квалификация позволяли

³⁸ СП СССР. 1939. № 4. Ст. 13.

находить работу на городских заводах и фабриках. А отсутствие прочной связи с колхозом и с МТС делало разрыв с деревней психологически и социально менее болезненным.

Заключение. С точки зрения модернизационной теории, создание сети МТС в 1930-е годы является классическим случаем догоняющей государственной модернизации. Государство выступало движущей силой перехода от традиционного аграрного уклада, основанного на индивидуальном крестьянском хозяйстве, к индустриальному с использованием сложной техники в сельхозартелях. Произошел резкий рост технической оснащенности, позволивший нарастить посевные площади и валовые сборы зерновых культур. Однако эффективность от внедрения технических новшеств ограничивалась недостатками форсированной модернизации. Несмотря на рост парка техники, результативность ее работы снижалась из-за технического брака. Первоначальная зависимость от импорта сменилась зависимостью от отечественной промышленности, не справлявшейся ни с задачей выпуска качественной продукции, ни со сроками поставок. В Западной Сибири данная ситуация осложнялась слабостью промышленной базы региона, ограничивавшей возможности снабжения. Кроме того, местные власти создавали сеть МТС, не учитывая необходимость увязки с ремонтными базами, складами ГСМ и транспортными путями.

Финансовая система МТС функционировала не как эффективный экономический механизм. Хроническая убыточность компенсировалась за счет бюджетных средств, что делало систему зависимой от административных решений, а не экономических показателей. Реформа финансирования в 1938 г. пыталась упорядочить ее процесс, но не устранила проблему отсутствия хозрасчета и не привела к повышению материальной заинтересованности рабочих станций. Государство пришлось к решению усилить бюрократический контроль, организовав финансирование через государственный бюджет с жесткими ограничениями. Это новая система лишила директоров МТС финансовой автономии и возможности оперативного маневра ресурсами.

Формирование нового социального слоя (механизаторов) показывает стремление государства трансформировать крестьянство в пролетариат, завершив тем самым процесс раскрестьянивания. Однако неоднозначный статус механизаторов, являвшихся формально колхозниками, а фактически наемными работниками станций, и высокая текучесть кадров указывают на незавершенность социальной модернизации и адаптацию крестьянской среды к меняющимся условиям в ущерб интересам государства. Новая социальная группа оказалась лишена устойчивого правового и экономического статуса. Будучи «технической элитой деревни», но не имея сопутствующих социальных гарантий, механизаторы стали наиболее мобильной и нестабильной частью сельского населения, покидая МТС и колхозы с целью переехать в город или трудоустроиться в иную хозяйственную организацию.

МТС стали не просто сервисными (или прокатными) пунктами, а новыми институтами власти в деревне. Техническая модернизация сопровождалась политической централизацией, что было особенно заметно в период функционирования политотделов в 1933–1934 гг. Государственная логика сводилась к тому, что повышенный контроль должен был обеспечить рост экономической эффективности и увеличение отдачи от механизации в виде поступления дешевой сельскохозяйственной продукции. Все это, в свою очередь, решало проблему продовольственной безопасности, которую сами власти в 1930-е годы трактовали прежде всего как гарантию стабильных поставок агропродукции для индустриализации и армии, а не как благополучие отдельных хозяйств, обслуживаемых станциями, или сельского населения в целом. МТС выступали не только очагами модернизации в деревне, но и инструментом изъятия продукции. Через них государство обеспечивало себе приоритетный доступ к зерну, не позволяя его раздавать колхозникам в счет трудодней и продавать на колхозном или черном рынке. Экстенсивный путь развития достигался преимущественно за счет расширения посевных площадей, в то время как урожайность оставалась нестабильной. Издержки функционирования МТС (технические, финансовые, социальные) являлись фактором риска для и без того хрупкой продовольственной безопасности. Неблагоприятные погодные усло-

вия не компенсировались агротехническими нововведениями, что ставило под угрозу продовольственное обеспечение населения региона и страны в целом.

Подводя итог, следует сказать, что модернизация аграрного сектора без соответствующего развития качественной технической инфраструктуры, обеспечивающей ее финансовой системы и создания социально защищенной группы технических специалистов, заинтересованных в модернизационных изменениях, имела ограниченный эффект и незавершенный характер.

Литература

Аграрная политика Коммунистической партии на этапе строительства МТС (1929–1939): сб. науч. ст. / отв. ред. Н.В. Корольков. Владимир: ВГПИ, 1985. 133 с.

Арутюнян Ю.В. Механизаторы сельского хозяйства СССР в 1929–1957 гг. М.: Наука, 1960. 340 с.

Безнин М.А., Димони Т.М. Капитализация в российской деревне 1930–1980-х годов. М.: Либроком, 2009. 128 с.

Безнин М.А., Димони Т.М. Аграрный строй России 1930–1980-х годов. М.: Ленанд, 2014. 608 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. 315 с.

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

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

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

История советского крестьянства. М.: Наука, 1986. Т. 2: Советское крестьянство в период социалистической реконструкции народного хозяйства. Конец 1927–1937 / отв. ред. И.Е. Зеленин. 448 с.

История советского крестьянства / И.А. Зеленин и др. М.: Наука, 1987. Т. 3: Крестьянство накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938–1945 / отв. ред. М.А. Вылцан. 447 с.

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

Крестьянство Сибири в период строительства социализма. 1917–1937 гг. / отв. ред. Н.Я. Гущин. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1983. 390 с.

Крестьянство Сибири в период упрочения и развития социализма / отв. ред. В.Т. Анисков, Н.Я. Гущин. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1985. 398 с.

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

Трагедия советской деревни. Коллективизация и раскулачивание. 1927–1939: документы и материалы: в 5 т. М.: РОССПЭН, 2004. Т. 5: 1937–1939. Кн. 1: 1937 / отв. ред. В.П. Данилов. 648 с.

References

Arutunian, Yu.V. (1960). *Mechanizatory selskogo khozaystva USSR v 1929–1957 gg.* [Agricultural Machine Operators of the USSR in 1929–1957]. Moscow, Nauka. 340 p.

Aniskov, V.T., Gushchin, N.Yu. (Eds.). (1985). *Krest'yanstvo Sibiri v period uprocheniya i razvitiya sotsializma* [The Peasants of Siberia during the Strengthening and Development of Socialism]. Novosibirsk, Nauka. 398 p.

Beznin, M.A., Dimoni, T.M. (2009). *Kapitalizatsiya v rossiyskoy derevne 1930–1980-kh godov* [Capitalization in the Russian Countryside in the 1930s–1980s]. Moscow, Librikom. 128 p.

Beznin, M.A., Dimoni, T.M. (2014). *Agrarnyy stroy Rossii 1930–1980-kh godov* [Agrarian System of Russia in the 1930–1980s]. Moscow, Lenand. 608 p.

Danilov, V. (Ed.). (2004). *Tragediya sovetskoj derevni. Kollektivizatsiya i raskulachivanie. 1927–1939. Dokumenty i materialy v 5 tomakh* [The Tragedy of the Soviet Village. Collectivisation and Dekulakization. 1927–1939. Documents and Materials. In 5 vol.]. Vol. 5: 1937–1939. Moscow, ROSSPEN. 648 p.

Gushchin, N.Ya. (Ed.). (1983). *Krest'yanstvo Sibiri v period stroitel'stva sotsializma* [The Peasantry of Siberia during the Consolidation and Development of Socialism]. Novosibirsk, Nauka. 398 p.

Il'inykh, V.A., Laperdin, V.B. (2020). *Khlebozagotovki v Sibiri v 1930-e gody* [Grain Procurement in Siberia in the 1930s]. Novosibirsk, SO RAN. 507 p.

Il'inykh, V.A. (2004). *Nalogovo-podatnoe oblozhenie sibirskoj derevni. Konets 1920-kh – nachalo 1950-kh gg.* [Taxation of Siberian Villages. Late 1920s – Early 1950s]. Novosibirsk, SO RAN. 167 p.

Il'inykh, V.A. (2022). *Sel'skokhozyaystvennaya statistika v Sibiri (1920–1930-e gg.)* [Agricultural Statistics in Siberia (1920–1930s)]. Novosibirsk, SO RAN. 202 p.

Kornilov, G.E. (2018). Osobennosti agrarnoy politiki stalinizma: kolhoznaya zhizn' posle kollektivizatsii [Features of Stalinism's Agrarian Policy: Collective Farm Life After Collectivization]. In *Russian history*. No. 4, pp. 17–23.

Korolkov, N.V. (Ed.). (1985). *Agrarnaya politika kommunisticheskoy partii na etape stroitel'stva MTS (1929–1939): sbornik nauchnykh statej* [Agrarian Policy of the Communist Party at the Construction Stage of MTS (1929–1939): A Collection of Scientific Articles]. Vladimir, VGPI. 133 p.

Pershin, P.N. (Ed.). (1985). *Voprosy ekonomiki MTS* [MTS Economics Issues]. Moscow, Gosizdat selkhozlit. 254 p.

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

Vylcan, M.A. (Ed.). (1987). *Istoriya sovetskogo krest'yanstva. Tom 3: Krest'yanstvo nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy vojny. 1938–1945* [History of the Soviet Peasantry. Vol. 3: The Peasantry on the Eve of and During the Great Patriotic War. 1938–1945]. Moscow, Nauka. 447 p.

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

Zelenin, I.E. (Ed.). (1986). *Istoriya sovetskogo krest'yanstva. Tom 2: Sovetskoe krest'yanstvo v period sotsialisticheskoy rekonstruktsii sel'skogo khozyaystva. Konets 1927–1937* [History of the Soviet Peasantry. Vol. 2: Soviet Peasantry during the Socialist Reconstruction of Agriculture. End of 1927–1937]. Moscow, Nauka. 448 p.