

О.Н. ШУЛБАЕВ

ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

Развитие сельского хозяйства Восточной Сибири в послевоенные годы было связано с решением ряда важных проблем, одной из которых являлась — модернизация машинно-тракторного парка МТС. За годы войны заметно изменились его количественные и качественные характеристики, а также эксплуатационные показатели. Число тракторов в Сибири уменьшилось на 18,1%, автомобилей наполовину. Оставшаяся в наличии техника была старых конструкций и предельно изношенной: до четверти тракторов и более половины комбайнов, числившихся в строю, фактически не могло быть использовано. Объем работ МТС в колхозах за годы войны сократился на 53%. Даже зерновые в колхозах сеяли и убрали сила МТС лишь на 39% (*Крестьянство Сибири в период упрочения и развития социализма. Новосибирск, Наука, 1985. С. 211*). Так, сокращение машинно-тракторного парка в Читинской области привело к тому, что МТС смогли выполнить план тракторных работ в 1945 г., в перечисление на условную пахоту всего в объеме 498 тыс. га — в два с лишним раза меньше, чем в 1940 г. (*Очерки Читинской областной партийной организации КПСС. Иркутск, 1985. С. 240*). Вместе с тем, сильно изношенный машинно-тракторный парк предъявлял повышенный спрос на запасные части. Однако промышленность удовлетворяла потребность сельскохозяйственной техники в запасных частях в лучшем случае на 30–40%.

Это привело к тому, что в некоторых районах Восточной Сибири сложилась достаточно сложная ситуация по ремонту сельскохозяйственной техники. Например, в Красноярском крае на 31 декабря 1945 г. план ремонта по тракторам был выполнен на 70%, плугам — 57,7%, сеялкам — 46,6%, молотилкам — 13,6%, культиваторам — 48,8%, комбайнам — 5,8% (*АААКК, Ф. п-26, оп. 16, д. 514, л. 123*). В связи с этим на помощь работникам МТС Красноярского края были направлены квалифицированные рабочие и специалисты по ремонту сельскохозяйственной техники, в том числе, слесарей — 93 чел., токарей — 97, кузнецов — 48, сварщиков — 12, специалистов — 24 (*Там же, д. 513, л. 88*). Аналогичная ситуация сложилась и в МТС Хакасской автономной области, где на 15 февраля 1946 г. было отремонтировано всего 378 тракторов, что составило — 61,0% от запланированного объема. Таким образом, процесс восстановления материально-технической основы МТС, разбалансированной в годы войны, был весьма нелегким. Серьезные проблемы возникли в сфере ремонтного дела. «Имелись еще области и обширные районы, которые по своей технической оснащенности в 1950 г. не достигли показателей 1940 г.», хотя по сравнению с довоенным периодом

общее количество ремонтных предприятий и их оснащенность несколько увеличились (*Вылцан М.А. Восстановление и развитие материально-технической базы колхозного строя (1945–1958). М., 1976. С. 43*).

Одним из испытанных методов повышения качества ремонтно-сервисных работ в МТС, было привлечение к сезонным работам — рабочих-ремонтников и оборудования с промышленных предприятий. В связи с этим, решающая роль в модернизации технического оснащения МТС была отведена городским предприятиям промышленности, транспорта и др. Следует отметить, что правительство обобщило опыт шефской работы коллективов предприятий европейской части страны и обязало промышленные предприятия: оказывать помощь МТС, колхозам и совхозам в ремонте тракторов и сельскохозяйственных машин; снабжать их из своих средств запасными частями, металлом, ремонтными материалами, инструментом, оборудованием; помогать в строительстве и оборудовании МТС и помещений для сельскохозяйственных машин; посылать ремонтные бригады в МТС. В целом такая практика уже была апробирована в годы войны и поэтому, она органично вписалась в комплекс мероприятий по укреплению ремонтно-технического потенциала МТС. Тем более в течение второй половины 1940-х—начале 1950-х гг. в отношениях государства с крестьянством продолжали сохраняться законы военного времени.

Таким образом, коллективы промышленных предприятий городов Восточной Сибири оказались вовлеченными в решение проблем сельскохозяйственного производства. Так, только за 1946 г. на заводах г. Красноярска было изготовлено запасных частей для тракторов и сельскохозяйственных машин на сумму свыше 5 млн р. Во время подготовки к весеннему севу 1946 г. правительство выделило для МТС края деталей для тракторов и сельскохозяйственных машин на сумму 2 457,9 тыс. р., а также 75 винторезных станков, 100 грузовых автомобилей, инструменты и другое оборудование. Наряду с этим, в начале 1946 г. Красноярский край получил от военного ведомства 459 автомашин (АААКК. Ф. п-26, оп. 16, д. 22, л. 54–56). Пополнился и технический парк МТС Иркутской области, которые получили 286 мощных гусеничных тракторов, 283 грузовых автомашины, 145 различных станков и некоторое другое оборудование (*Косых А.П. Развитие сельского хозяйства Сибири в послевоенный период (1946–1953 гг.) // Из истории сельского хозяйства советской Сибири. Иркутск, 1967. С. 82*). Из г. Иркутска на ремонтные работы в 1946 г. было отправлено 574 чел., в 1947 г. — 460, в 1948 г. — примерно 200 чел. (*Крестьянство Сибири в период управления и развития социализма. С. 217*). МТС Читинской области получили 210 металлообрабатывающих станков и 351 автомашину, запасных частей к тракторам и сельхозмашинам на 7 894 000 р. Кроме того, промышленные предприятия области изготовили их на сумму 861 000 р. (*Жукова Л.А., Серебренников А.М. Развитие сельского хозяйства Восточной Сибири (1946–1984 гг.). Иркутск, 2001. С. 22*). Необходимо отметить, что за приведенными цифрами скрыты ре-

зультаты напряженной работы рабочих заводов и предприятий союзной и местной промышленности. Например, рабочие ремонтно-механического завода комбината «Балейзолото» Читинской области, получив заказ на изготовление запасных частей для тракторов и сельхозмашин, организовали стахановские вахты, на которых почти каждый рабочий перевыполнял сменные нормы в 3–4 раза. В результате постоянного внимания к организациям стахановского движения завод досрочно закончил полугодовой план 1946 г. по выпуску запасных частей для МТС и колхозов. Промышленные предприятия Иркутской области, провели большую работу по выполнению заданий по изготовлению запасных частей для сельскохозяйственных машин. Среди предприятий особо следует отметить Иркутскую авиационную ремонтную базу, которая выполнила план ремонта моторов Хомутовской МТМ — на 113%. В результате этих мероприятий, к ремонтному сезону 1946–1947 гг., МТС области было передано 14 сварочных, 23 световых агрегата, 12 передвижных автомастерских с полным набором инструментов, ремонтных материалов и оборудования.

В целях улучшения качества ремонта сельскохозяйственной техники предусматривалось, что капитальный ремонт тракторных и комбайновых моторов будет производиться в межрайонных мастерских. Однако текущий ремонт тракторных и комбайновых моторов, также как и других деталей и узлов машин, производился в мастерских МТС. Тем не менее, ситуация по ремонту тракторов, комбайнов и сельскохозяйственных машин в областях, краях и республиках Восточной Сибири оставалась напряженной.

В качестве примера можно привести ситуацию, сложившуюся по ремонту техники в БМАССР, где в конце 1947 г. план ремонта тракторов был выполнен всего лишь в объеме 42,7%. Большинство МТС занимались ремонтными работами крайне неудовлетворительно. Особенно в тяжелом положении находились такие МТС как Ичетуйская, Иволгинская, Саянтуевская, Бургултайская, которые не отремонтировали ни одного трактора. Наряду с этим были вскрыты факты недоброкачественного ремонта и отсутствие должного контроля за качеством ремонтных работ в Тарбагатайской, Больше — Куналейской, Кяхтинской, Итацинской МТС (*НАРБ. Ф. Р-1145, оп. 1, д. 200, л. 1*). Между тем заместитель министра сельского хозяйства БМАССР т. Антоненко докладывал, что к 25 марта 1948 г. имеются возможности по республике выполнить полностью годовой план ремонта. Однако результаты проверки показали, что число МТС отстающих по плану ремонта к 1 апреля 1948 г. увеличилось, за счет Баргузинской, Ичетуйской, Окино — Ключевской, Селендумской, Иволгинской, Бургултайской МТС.

В целом проблемы с ремонтом сельскохозяйственной техники в МТС Восточной Сибири продолжали оставаться «болевым точкой» на протяжении почти всего послевоенного периода. Как видно, кардинально не меняло положение дел и помощь со стороны городских предприятий. Суть проблемы коренилась гораздо глубже. Это в бесхозяйственности в

аграрном секторе, порожденной низкой заработной платой и незаинтересованностью работников МТС и колхозников в результатах своего труда. Несмотря на это государство, не было заинтересовано в радикальном изменении работы МТС в послевоенные годы. Поэтому проблемы технической модернизации МТС, по-прежнему, решались в рамках основных направлений шефской работы городских промышленных предприятий.

О.В. ЯЩЕНКО

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ РЕФОРМЫ 1965 г. В ЧИТИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Экономическая реформа 1965 г. осуществлялась постепенно и поэтапно. Для промышленности страны 1966–1967 гг. были периодом подготовки и перевода на новые условия планирования и экономического стимулирования наиболее подготовленных предприятий. В 1966 г. на новых условиях работало 1,5% предприятий от общей численности, а в 1967 г. — 15%.

В 1968 г., с началом массового перевода предприятий, по новой системе планирования и экономического стимулирования работало уже почти 27 тысяч предприятий (54% от общей численности) (*Очерки экономических реформ / под ред. Ю.Ф.Воробьева. М., 1993. С. 199*). Перевод промышленных предприятий на новые условия был в основном завершен к 1970 г.

В Читинской области переход предприятий на новые принципы функционирования осложнялся отставанием ее промышленного развития. К 1965 г. промышленное производство области по своим темпам и многим другим сторонам экономической деятельности значительно уступало уровню РСФСР и соседних областей. Среднегодовой прирост промышленного производства за 1958–1965 гг. в стране составлял 9,1%, а в Читинской области — 6,6%, объем производства в горнорудной промышленности, профилирующей для Забайкалья, оставался на уровне 1956 г., а добыча золота сократилась в сравнении с 1961 г. практически в 1,5 раза (*ГАЧО, ф. ПЗ, оп. 10, д. 35, л. 102*). Отсутствовали, либо имели низкий уровень развития предприятия с комплексным использованием сырья и получением конечной продукции, имело место слабое развитие легкой и пищевой промышленности, существовало отставание в развитии топливно-энергетической базы и др. Все это требовало вдумчивого подхода к отбору предприятий, на которые можно было опереться в проведении реформы. Предложение директора комбината «Балейзолото» о переводе предприятия на новые принципы работы было отклонено, так как золотодобывающая промышленность в тот период переживала трудные времена и был необходим длительный период подготовки предприятия.