

DOI 10.17150/978-5-7253-3040-3.23
УДК 94(571)«1930/39»
ББК 63/3(253)614-2

В.В. ЛАПЕРДИН

ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ МАШИННО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО КРАЯ В 1930-Е ГГ.*

В статье рассматривается финансовое состояние МТС и его влияние на работу станций в 1930-е гг. в Западно-Сибирском крае. Делается вывод о тяжелом финансовом состоянии МТС, обусловленном государственной системой финансирования. Постоянный дефицит денежных средств негативно отражался на работе станций и стал причиной хозяйственных нарушений со стороны их дирекции, а также втягивания в теневую экономику. Регулярные сигналы о проблемах МТС, поступающие с мест в Центр, привели к поискам оптимальной формы финансовой системы и, в конечном счете, к ее реорганизации.

Ключевые слова: крестьянство, аграрная политика, МТС, колхозно-совхозная система, Сибирь.

V.V. LAPERDIN

FINANCING OF MACHINE AND TRACTOR STATIONS OF WEST SIBERIAN REGION IN 1930S

The main theme of the article is financing of machine and tractor stations of West Siberian region in the 1930s and impact of financing on its work. It is asserted that difficult financial condition of MTS due to the state financing system. Constant shortage of funds negatively affected the operation of the stations and caused economic offenses by their management, as well as their involvement in the shadow economy. Regular signals about problems of MTS operation, received from the localities in the Center, led to the search for the optimal form of financial system and, ultimately, to its reorganization.

* Публикация подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 19-09-00031 «Аграрный строй в Сибири в 1930-е гг.: становление и функционирование колхозной системы».

Keywords: peasantry, agrarian policy, MTS, collective and state farm system, Siberia.

Социалистическое преобразование сельского хозяйства в 1930-е гг. не мыслилось без его технического усовершенствования. Особая роль при этом отводилась машинно-тракторным станциям (МТС), ставшим очагами технического прогресса в деревне. Они не просто обслуживали колхозы, предоставляя им услуги по использованию сельскохозяйственных машин. Наравне с местными органами власти, МТС стали проводниками государственной политики в сельской местности. Цель данной статьи — осветить один из аспектов функционирования машинно-тракторных станций, — их финансовое состояние. Это поможет лучше понять роль МТС в структуре колхозно-совхозного строя.

Финансовое состояние МТС оставалось на протяжении 1930-х гг. весьма напряженным. До 1938 г. станции имели несколько основных источников поступления денежных средств. В первую очередь это оплата колхозами произведенных работ, состоявшая до хлебозаготовительной кампании 1933 г. из натуральной и денежной части, а затем только натуральной. Переход к оплате только произведенной продукцией произошел по причине крайне тяжелого финансового положения колхозов, обслуживаемых МТС. Низкие государственные закупочные цены не позволяли им расплатиться за оказанные услуги. По отдельным колхозам задолженность превышала товарную продукцию полеводства. Иными словами, даже продав государству все выращенное зерно, они оставались должниками. Только за 1930–1931 г. МТС Западно-Сибирского края недополучили 5,6 млн. руб. [1, оп. 2, д. 305, л. 276]. Стремясь возместить хотя бы часть этих денег, МТС в 1931 г. удерживали средства за сдаваемую колхозами продукцию, оставляя последние в финансовой яме. Ситуация требовала вмешательства государства. Изменение системы оплаты было выгодно всем сторонам: колхозы не создавали новые долги, а финансирование МТС становилось заботой государства, которое получало дополнительные ресурсы в виде продукции полеводства.

После изменения системы оплаты, МТС получали 5 % отчисления от сданного колхозами хлеба для снабжения работников и премирования трактористов. Колхозы оплачивали работу механизаторов деньгами и выращенным хлебом, передаваемыми дирекции станций. Кроме того, МТС получали деньги из средств союзного бюджета, а также кредиты Госбанка и ассигнования Сельхозбанка. Расходы состояли из заработной платы управленческого аппарата и рабочих, приобретения запчастей и горюче-смазочных материалов для техники, прочих административно-хозяйственных расходов. Директора МТС получали эти средства и самостоятельно ими распоряжались в рамках возложенных на них функций. Если к концу года оставались деньги, руководство

станций имело право сохранить их и использовать в следующем году, в том числе для премирования сотрудников и рабочих. Таким образом, система финансирования имела элементы хозрасчета.

В 1938 г. МТС были полностью переведены на сметное финансирование из государственного бюджета. Теперь все средства поступали в госбюджет СССР. Изменение системы финансирования стало необходимо по причине длительное время сохранявшегося тяжелого финансового положения машинно-тракторных станций. Многие МТС были убыточными, в их хозяйственных отчетах постоянно говорилось о высокой задолженности по заработной плате и перерасходе горючего, исчислявшихся десятками тысяч рублей, а общий дефицит бюджета отдельных станций мог превышать 100 тыс. руб. В границах Западной Сибири финансовая задолженность достигала значительных сумм. По предварительным расчетам, убыток МТС края в 1932 г. составил 8 млн. руб. [1, оп. 2, д. 347, л. 112]. Вместе с расширением сети станций и увеличением их численности, росли и долги. По данным крайкома, в посевную кампанию 1936 г. 25 наиболее неблагополучных МТС произвели перерасход горючего на 903 тыс. руб. [1, оп. 10, д. 780, л. 432]. В последующие месяцы положение дел усугубилось, задолженность МТС Западной Сибири только за ГСМ в 1936 г. достигла 6,9 млн. руб., что составляло 45 % всех чистых убытков. Такая ситуация сложилась из-за просчетов планирующих организаций [Там же, оп. 2, д. 869, л. 1]. Конечно, процветавшая в МТС бесхозяйственность приводила к потерям и воровству горюче-смазочных материалов, но основной причиной стали слишком низкие нормы расхода, установленные Народным комиссариатом земледелия СССР. Потребность станций в ГСМ превышала отпускавшиеся им лимиты. Кроме того, снабжающие организации игнорировали районные особенности. В 1936 г. многие новые МТС открылись на севере края, где земельные массивы разбросаны между лесами и болотами, что вызывает необходимость дополнительных поездок техники. Убытки за передвижение тракторов, комбайнов и автомашин вхолостую возмещались МТС.

Руководство МТС, используя систему штрафов, стремилось переложить ответственность за перерасход горючего на механизаторов. Согласно утвержденному 23 сентября 1933 г. СТО СССР положению, трактористы штрафовались за перерасход горючего в пятикратном размере его стоимости. Одновременно с этим государственные цены на горючее для МТС увеличивались в десять раз (если ранее тонна керосина стоила 70-80 руб., то к концу 1933 г. уже 800 руб.). Отсюда и столь значительная общая сумма налагавшихся штрафов. В 1936 г. из 6,9 млн руб. задолженности МТС за ГСМ, было взыскано с механизаторов путем начисления штрафов 3,7 млн руб. [Там же, л. 101] Так, дирекция Тогульской МТС удержала с рабочих плату за перерасход горючего согласно старым нормам его потребления, несмотря на то что краевое

земельное управление эти нормы увеличило. В итоге комбайнеры не только не получили причитающуюся им зарплату, но и остались должны дирекции 472 руб. [Там же, оп. 10, д. 779, л. 293-295]. Только после вмешательства крайкома был произведен перерасчет.

Возместить финансовые потери за счет работ, выполнявшихся для колхозов, было затруднительно. Колхозы сами находились в тяжелом финансовом положении. Задолженность колхозов машинно-тракторным станциям в 1935 г. составляла 18785 тыс. руб., из них 7 млн руб. за работы, выполнявшиеся МТС до 1933 г., когда оплата производилась частично в денежной форме. Выплата колхозами своих денежных обязательств растягивалась на годы. При этом колхозы имели значительные дебиторские задолженности. Хозяйственные организации и частные лица должны были колхозам к началу 1935 г. 57,8 млн. руб. [Там же, оп. 2, д. 743, л. 213]. Невозможность взыскать с них денежные средства приводило как к финансовым затруднениям колхозов, так и тяжелому положению МТС.

Не только колхозы не выполняли своих обязательств по отношению к МТС, но и государство. Первый секретарь Западно-Сибирского крайкома Р.И. Эйхе жаловался Сталину на задержку при отпуске средств со стороны НКЗ СССР, к августу 1934 г. недофинансировавшего МТС региона в счет запланированных сельскохозяйственных кампаний на 55,6 млн. руб. [2, оп. 1, д. 2, л. 16], в результате чего они остались без горючего и оказались вынуждены либо прекратить совсем, либо сократить объемы производимых работ. Образовавшуюся задолженность со стороны машинно-тракторных станций госбанк закрывал за счет поступивших из Центра средств фонда освоения, удержав таким образом 16 млн. руб. В итоге МТС не получали реальных денег, оставшись без финансирования не только предстоящей посевной и уборочной, но и капитального строительства.

Планирующие организации могли просчитаться не только при распределении финансирования, но и обеспечения запчастями. В 1932 г. крайком докладывал И.В. Сталину, что трактора вырабатывают в 1,5-2 раза меньше установленной им нормы (1800-2400 часов за сезон), по причине отсутствия горючего и запчастей. Сибирская промышленность не могла полностью удовлетворить потребность в запчастях, поэтому приходилось их завозить из-за пределов региона, либо изготавливать на местах кустарным способом. Кустарное производство было налажено, но удовлетворить в полном объеме нужды сельского хозяйства оно не могло. Кроме того, цена таких изделий оказалась в разы выше. К примеру, поршень для трактора СТЗ по нормированной цене, обходился МТС в 4,7 руб., при изготовлении его в мастерской станции цена увеличивалась до 14-18,8 руб., а на местных предприятиях — до 19,5 руб. [1, оп. 2, д. 347, л. 110-112]. Затраты на производство ложились тяжелым грузом на бюджет станций, оборачивавшимся для финансовой

системы МТС серьезными затруднениями. Снабжающие организации не могли удовлетворить их потребности, обеспечив бесперебойную работу техники, в результате чего норма выработки тракторов не выполнялась.

Тяжелое финансовое положение многих машинно-тракторных станций и отсутствие должного контроля со стороны вышестоящих инстанций, вело к многочисленным финансовым нарушениям, злоупотреблению должностными полномочиями и, в конечном счете, втягиванию МТС в теневую экономику.

Нельзя сказать, что государство не осознавало эту проблему и не принимало никаких действий по предотвращению нарушений. Тем не менее, правительственные меры оказались весьма спорными. Повышение цен на нефтепродукты для МТС, столь негативно отразившееся на экономическом состоянии многих станций и на практике обернувшееся многомиллионными поборами для механизаторов, преследовало целью не пополнение госбюджета, а борьбу с хищениями. В постановлении СНК СССР от 23 декабря 1933 г. увеличившем цены, прямо заявлялось: «В целях борьбы с воровством, бесхозяйственным расходом и продажей на сторону горючего, отпускаемом государством машинно-тракторным станциям, совхозам, промышленности и другим государственным организациям, поднять цены на керосин для машинно-тракторных станций, совхозов и промышленно-технического потребления и приравнять их к существующим ценам широкого рынка» [Там же, оп. 10, д. 801, л. 47]. Иными словами, СНК принял меры по борьбе с уводом нефтепродуктов на черный рынок, вместе с тем нанеся значительный урон финансовому положению хозяйственных организаций.

С установлением натуральной оплаты услуг МТС, последним приходилось полагаться только на финансирование государства. Однако Центр не стремился решать проблемы машинно-тракторных станций, поэтому их руководство шло на махинации. В 1934 г. Анджеро-Судженская МТС отправила 22 новых трактора на капитальный ремонт с целью получения запчастей и дополнительного финансирования, хотя ремонт требовался только 8 машинам [2, оп. 1, д. 2, л. 1].

Дирекция МТС стремилась поправить финансовое положение своих организаций за счет рабочих не только путем наложения штрафов за пережог горючего. В 1935 г. директор Пригородной МТС израсходовал из фонда рабочего займа 7 тыс. руб., так как ему оказалось не на что отремонтировать технику [1, оп. 10, д. 765, лл. 205–206; 234–234 об].

Управляющие организации также могли преднамеренно или вследствие своей некомпетентности допускать ошибки. В 1935 г. Лаптевская МТС жаловалась на недополучение 188,1 тыс. руб. от Западно-Сибирского крайзу, обвиняя краевую организацию в обмане — через сельхозбанк было отпущено меньше средств, чем указано в окончательных расчетах [Там же, д. 773, л. 32-33].

Справедливости ради необходимо отметить, что не все МТС имели серьезные финансовые проблемы. Некоторые директора благодаря хорошим административным навыкам и связям, умело руководили организациями, получая прибыль. Директор Ужанихинской МТС Тишин, переведенный в 1935 г., жаловался, что на прежнем месте работы его МТС имела денежные накопления на протяжении ряда лет. Здесь же происходят убытки из-за тяжелого финансового положения, доставшегося ему «по наследству» от прошлого руководства. И даже он не видит способов исправления ситуации — три бухгалтера, присланные из Новосибирска с целью разобраться в крайне запутанной финансовой документации, не справились со своей задачей [Там же, д. 765, л. 474-476].

Имея большое влияние на колхозы и легкий доступ к производимой ими продукции, 5 % отчисления от сдаваемой колхозами натуроплаты, а кроме того и собственные посевы, в распоряжении дирекции МТС находились значительные продовольственные фонды, которые они использовали по своему усмотрению. Конечно же, отношения между артелями и машинно-тракторными станциями, не вписывавшиеся в установленные государством правила, воспрещались и пресекались, но фактически они существовали на протяжении 1930-х гг. по причине отсутствия строгого контроля со стороны вышестоящих инстанций. Это позволило МТС стать поставщиками продукции сельхозартелей на черный рынок. Руководители станций пускали колхозные фонды «налево» не только движимые своекорыстными интересами — цены свободного рынка значительно превышали государственные и сулили быстрое обогащение. Их вынуждало преступать законы тяжелое финансовое положение своих организаций и невозможность достать дефицитные запчасти к технике. Директор и начальник политотдела Новой МТС Купинского района в 1933 г. под разными предлогами заимствовали продукцию колхозов, а затем перевозили ее в Омск и, используя услуги колхозников, продавали на городских рынках в розницу по спекулятивным ценам. Таким способом они сбыли шесть тонн хлеба. Практиковался и прямой товарообмен между снабжающими организациями и Новой МТС. Там же в Омске старший механик получил необходимые ему запчасти для тракторов в местном складе, выменяв их на хлеб и масло [2, оп. 1, д. 17, л. 5, 55].

Исилькульская МТС тоже отвозила в Омск принадлежащие ей муку и картофель, налажив прямой товарообмен со снабжающими организациями. Кроме того, продукция направлялась в один из городов Казахской АССР — Петропавловск. На помощь пришли родственники директора Романюк и механика Ставского. «Ставский проводил обмен в Петропавловске через своего брата, который сносился с областными организациями и, главным образом, с облсельхозснабом... в Петропавловске техника обменной операции проводилась следующим образом: Ставский привозил продукты на квартиру своего брата, брат развозил их по за-

ранее составленному списку на квартиры работников облсельхозснаба. Кладовщик облсельхозснаба, получив список с распиской в получении продуктов, выписывал запасные части, разница доплачивалась в кассу. Фактура на отпуск запасных частей выписывалась на имя колхоза Петропавловской обл[асти] Казахстана. Таким образом, Исилькульская МТС, получая запчасти по чужим фактурам, их приходовала, тем самым прикрывала подлог облсельхозснаба» [1, оп. 2, д. 348, л. 44-45]. Похожая техника прямого товарообмена была налажена в Омске. Дирекция следила, чтобы не попасться при хотя и редких, но изредка проходивших, проверках. Командируемые от МТС сотрудники отчитывались перед бухгалтерией, представляя расписки, кому и за что они передали продукты, после чего бухгалтерия списывала их в расход. В общей сложности по данным ОГПУ было обменено на запчасти 3 тонны муки, принадлежащей МТС, и 8 центнеров картофеля, взятого в колхозах для снабжения рабочих мастерских. Участниками черного рынка стал ряд колхозов, входивших в радиус действия Исилькульской МТС. Последняя помогала артелям, предоставляя грузовые машины для перевозки продуктов. Сами же артели получали, по всей видимости, хорошую прибыль, установив связи с представителями теневой экономики в городах. «Насколько широко втянуты в это дело колхозы, показывает пример колхоза "Буденый". Член правления этого колхоза Фурс с весны до осени жил в Челябинске в качестве постоянного представителя (ему писали трудовни в колхозе). Он обменивал продукты, покупал стекло, там же продавал стекло и покупал лес. В этом колхозе имеется 360 метров брезента, запас стекла, леса и пр[очих] материалов» [Там же, л. 45]. Подобные успехи были невозможны без содействия со стороны Исилькульской МТС.

Естественно, черный рынок не мог полностью исправить финансовое положение МТС. Возмещать многомиллионные убытки, приходилось государству, в противном случае МТС бы просто прекратили работу, не имея возможности приобретать горючее и запчасти, выплачивать заработную плату. Только по окончанию посевной кампании 1933 г. государству предстояло покрыть убытки МТС СССР в размере 324 млн. руб. и предоставить дополнительные ассигнования на 76,3 млн. руб. [Там же, д. 538, л. 22] Вместе с ростом сети машинно-тракторных станций, увеличивались и их долги, ложившиеся тяжким бременем на плечи государства. Необходимость реорганизации и оздоровления финансовой системы МТС ощущалась все сильнее. На местах чаще обращали внимание на существующие недостатки. Еще в 1932 г. Западно-Сибирский крайком сигнализировал Центру: «Автоматическое распространение на МТС установленных методов финансирования создает для МТС ненормальную обстановку. Вопрос о хозрасчете по существу смазывается. Большинство МТС живут без денег, часто не имея возможности заплатить за горючее и выкупить запчасти и рем[онтные] материалы.

Идти на дальнейшее повышение расценок за работы тракторов при

сохранении существующих цен на хлеб, нет никакой возможности, так как колхозы этого повышения не выдержат. Перевод МТС с денежной формы расчетов за работу на получение натурой улучшит взаимоотношения МТС с колхозами, повысив качество их работы, в финансовое же положение МТС никакого изменения не внесет.

Финансовое положение МТС усугубляется еще и тем, что в связи с повторившимся недородом вынуждены ежегодно отстрачивать платежи колхозов.

Надо отметить, что мы не видим попыток руководства трактороцентра и Н[ародного] К[омиссариата] З[емледелия] решить эти вопросы, разрешить создавшееся противоречие, занять определенную линию, которая бы была известна директорам. Сейчас же и краевой центр и директора работают вслепую со всеми вытекающими отсюда последствиями» [1, оп. 2, д. 347, л. 112].

Тяжелое финансовое положение МТС и запутанность финансовой отчетности, заставили вмешаться государство. В 1938 г. МТС были полностью переведены на сметное финансирование из государственного бюджета. Теперь все средства поступали в госбюджет СССР. Годовой план работ МТС, себестоимость этих работ и объем финансирования утверждались СНК СССР. На основе этого плана краевые и областные земельные органы разрабатывали для каждой МТС показатели их работы на планируемый год. После чего МТС составляли производственно-финансовые планы, где учитывались все возможные расходы. После проверки финансовыми органами, планы утверждались. При этом сохранялись некоторые элементы хозяйственного расчета (оборотные средства в виде запасов горючего, смазочных материалов и запасных частей, премирование за выполнение и перевыполнение плана). Однако и эта система не была оптимальной для государства, что привело к ее дальнейшему преобразованию в послевоенные годы.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). — Ф. П–3.
2. ГАО. — Ф. П–175.

Информация об авторе

Лапердин Вячеслав Борисович — кандидат исторических наук, научный сотрудник сектора аграрной истории Института истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8; e-mail: laperdin2011@mail.ru

Author

Viacheslav B. Laperdin — PhD in History, Sector of the Agricultural History, Institute of History Siberian Branch of the Russian Academy of Science, 8 Nikolaev St., 630090, Novosibirsk, Russia; e-mail: laperdin2011@mail.ru