

УДК 94(470.5): 631.372

В. Н. Мамяченков¹, В. П. Мотревич²

¹ Уральский государственный экономический университет (Екатеринбург, Россия),
e-mail: tatyachenkov@mail.ru

² Уральский государственный юридический университет им. В. Ф. Яковлева
(Екатеринбург, Россия), e-mail: vladimir.motrevich@mail.ru

Тракторный парк советских хозяйств на Урале в 1950-х гг. (по данным сводных годовых отчетов совхозов)

Аннотация

Введение. В статье исследуется тракторный парк советских хозяйств Урала в весьма интересный и сложный исторический период. Актуальность темы определяется тем, что именно трактора, наряду с другими сельскохозяйственными механизмами, составляли основу машинного парка советских хозяйств. Последние появились уже в 1917 г. и представляли собой крупные государственные сельскохозяйственные предприятия, будучи второй (после колхозов) основной формой аграрного производства в экономике СССР. Научная новизна работы обеспечивается двумя обстоятельствами: во-первых, поднимаемая в статье проблема на сегодня фактически не исследована, во-вторых, основная часть публикуемых нами архивных материалов из фондов федеральных архивов вводится в научный оборот впервые.

Материалы и методы. Основной источниковой базой исследования являются хранящиеся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) материалы ЦСУ СССР, что позволило проследить количественную и качественную динамику тракторного парка советских хозяйств (совхозов) Урала в исследуемом периоде. Работа основывается на использовании комплекса методов: общенаучных и специально-научных (историко-генетического, историко-сравнительного, историко-системного).

Результаты исследования. Проведен анализ динамики численности совхозов Урала и числа работников в них в исследуемом десятилетии. Подчеркивается, что в годы Великой Отечественной войны количество совхозов в большинстве регионов и в целом на Урале значительно снизилось из-за передачи основных фондов многих совхозов крупным оборонным предприятиям. Констатируется, что даже к началу исследуемого периода все регионы Урала без исключения так и не смогли восстановить довоенную численность тракторов. Утверждается, что начиная с 1957 г. в сельском хозяйстве на Урале начался процесс значи-

тельного расширения совхозного сектора. Одновременно за счет поступления современной техники шло укрепление его тракторного парка.

Обсуждение и заключение. В исследуемом периоде во всех регионах Урала шел процесс насыщения советских хозяйств тракторной техникой. Стремительный рост тракторного парка совхозов был предопределен столь же быстрым ростом тракторостроения в СССР. В результате количество тракторов в совхозах Урала и их суммарная мощность за исследуемое десятилетие увеличились в несколько раз. При этом на протяжении всего десятилетия непрерывно происходило и качественное обновление тракторного парка. Все это позволило значительно увеличить производительность труда в совхозах и способствовало повышению уровня продовольственной безопасности страны.

Ключевые слова: РСФСР, Уральский регион, 1950-е гг., советские хозяйства, тракторный парк.

Для цитирования: Мамяченков В. Н., Мотревич В. П. Тракторный парк советских хозяйств на Урале в 1950-х гг. (по данным сводных годовых отчетов совхозов) // Экономическая история. 2024. Т. 20, № 2. С. 133–147. DOI: 10.15507/2409-630X.065.020.202402.133-147.

Vladimir N. Mamyachenkov¹, Vladimir P. Motrevich²

¹ Ural State University of Economics (Ekaterinburg, Russia),
e-mail: mamyachenkov@mail.ru

² Ural State Law University named after V. F. Yakovlev (Ekaterinburg, Russia),
e-mail: vladimir.motrevich@mail.ru

Tractor Fleet of Soviet Farms in the Urals in the 1950s (According to the Consolidated Annual Reports of State Farms)

Abstract

Introduction. The article examines the tractor fleet of Soviet farms in the Urals during a very interesting historical period. The relevance of the topic is determined by the fact that it was tractors, along with other agricultural machinery, that formed the basis of the machine park of Soviet farms. The latter appeared already in 1917 and were large state-owned agricultural enterprises, being the second (after collective farms) main form of agricultural production in the USSR economy. The scientific novelty of the work is ensured by two circumstances: firstly, the problem raised in the article has not actually been studied to date, and secondly, the bulk of the archival materials we publish from the federal archives is being introduced into scientific circulation for the first time.

Materials and Methods. The main source base for the study is the materials of the USSR Central Statistical Office stored in the Russian State Archive of Economics, which made it possible to trace the quantitative and qualitative dynamics of the tractor fleet of state farms in the Urals in the period under study. The work is based on the use of a complex of methods: general scientific and special scientific (historical-genetic, historical-comparative, historical-systemic).

Results. The analysis of the dynamics of the number of state farms in the Urals in the studied decade is carried out. It is emphasized that during the Great Patriotic War, their number in the Urals as a whole decreased significantly due to the transfer of fixed assets of many state farms to large defense enterprises. It is stated that even by the beginning of the study period, all regions of the Urals, without exception, were still unable to restore the pre-war number of tractors. It is claimed that, since 1957, in agriculture in the Urals, the process of significant expansion of the state farm sector began, while at the same time, due to the arrival of modern equipment, its tractor fleet was being strengthened.

Discussion and Conclusion. During the period under study, in all regions of the Urals there was a process of saturation of Soviet farms with tractor equipment. The rapid growth of the tractor fleet of state farms was predetermined by the equally rapid growth of tractor manufacturing in the USSR. As a result, the number of tractors on state farms in the Urals and their total power increased significantly over the decade under study. At the same time, throughout the entire decade, there was a continuous qualitative renewal of the tractor fleet. All this made it possible to significantly increase labor productivity on state farms and contributed to increasing the level of food security in the country.

Keywords: RSFSR, Ural region, 1950s, Soviet farms, tractor fleet.

For citation: *Mamyachenkov V. N., Motrevich V. P. Tractor Fleet of Soviet Farms in the Urals in the 1950s (According to the Consolidated Annual Reports of State Farms). Ekonomicheskaya istoriya = Russian Journal of Economic History. 2024; 20(2): 133–147. (In Russ.). DOI: 10.15507/2409-630X.065.020.202402.133-147.*

Введение

Как сообщают справочные энциклопедические издания, машина под названием «трактор» (от лат. *traho* «тащить, тянуть») представляет собой самоходную (гусеничную или колесную) машину, выполняющую сельскохозяйственные, дорожно-строительные, землеройные, транспортные и другие работы в агрегате с прицепными или навесными машинами. Отличительные особенности трактора – низкая скорость и большая сила тяги. По назначению все трактора можно разделить на несколько групп по различным признакам. Так, по отрасли применения они бывают промышленными, сельскохозяйственными, лесохозяйственными (т. е. приспособленными для трелевки леса); по типу ходовой части – гусеничными, полугусеничными и колесными; по типу остова – рамными, полурамными и безрамными) и т. д.¹

Отправной точкой в истории тракторостроения стало изобретение механического теплового двигателя, что позволило заменить мускульную силу человека и используемых им упряжных животных на гораздо более производительную силу механических устройств. Как справедливо отмечено в одной из монографий, посвященных отечественному тракторостроению, изобретение механического двигателя «...освобождало людей от физически изматывающего труда, вело к цивилизованному переустройству человеческого общества. Пропадала потребность в низкоквалифицированном и малооплачиваемом труде, возрастала производительность и качество продукции, в значительной мере улуч-

шались условия быта в крестьянской среде». Прологом к появлению трактора стало появление паровых двигателей в конце XVIII в., а первые трактора, оснащенные ими, появились в XIX в. в Великобритании и Франции. В России гусеничный трактор с двумя паровыми двигателями был создан отечественным изобретателем Ф. А. Блиновым в 1888 г.²

В отечественной технической и исторической литературе устоялось мнение, что тракторостроение как отрасль промышленности возникло в СССР в 1923 г., когда на заводе «Красный Путиловец» (ныне Ленинградское объединение «Кировский завод») по лицензии американской компании «Форд» началось производство тракторов «Фордзон-Путиловец» с мощностью двигателя 20 л. с. Всего с 1924 по 1933 г. было выпущено более 40 тыс. этих машин [7, с. 396].

Массовое же производство тракторов началось в нашей стране только в начале 1930-х гг. При этом быстрому развитию тракторостроительной отрасли способствовала и ускоренная милитаризация страны, ведь тракторные заводы фактически были и танковыми. Поэтому их строительство шло ускоренными темпами: в конце 1920-х – начале 1930-х гг. заработали Сталинградский, Харьковский и Челябинский тракторные заводы. В результате за годы первой пятилетки в стране было произведено 100,4 тыс. тракторов, а во второй – уже 444,1 тыс. Уже во время Великой Отечественной войны в СССР были введены в строй также Алтайский, Владимирский и Липецкий тракторные заводы³.

¹ См.: Петербургский тракторный завод / Виды тракторов: классификация и данные. URL: <https://kirovets-ptz.com/press/blog/vidy-traktorov/?ysclid=lutkymomr0542003486> (дата обращения: 18.01.2024).

² См.: *Шаров В. В.* Хронология отечественных сельскохозяйственных тракторов XX века. URL: <https://libcat.ru/knigi/nauka-i-obrazovanie/prochaya-nauchnaya-literatura> (дата обращения: 18.01.2024).

³ См.: Большая советская энциклопедия: в 30 т. 3-е изд. / гл. ред. А. М. Прохоров. М., 1969–1978. Т. 26. С. 141.

Трактора составляли основу машинного парка советских хозяйств (совхозов), которые представляли собой крупные государственные сельскохозяйственные предприятия, будучи второй (после колхозов) основной формой сельскохозяйственного производства в экономике СССР. Такие хозяйства появились уже осенью 1917 г. на землях бывших помещичьих имений, но так и не оправдали надежд властей: их развитие шло медленно и трудно по причине плохого качества управления. Поэтому даже после Великой Отечественной войны, в годы четвертой пятилетки, доля совхозов в производстве продукции сельского хозяйства СССР была невелика: за 1946–1950 гг. она составила всего 9,3 % продукции отрасли в стоимостном выражении в ценах 1926/27 гг. В масштабе же всего Урала эта цифра составила 11,7 % (в основном за счет Южного Урала)⁴.

Материалы и методы

Главной причиной слабого изучения количественного и качественного состояния тракторного парка в исследуемом периоде является отсутствие исследовательского интереса к данной проблеме. Что касается статистических данных фондов ЦСУ СССР и ЦСУ РСФСР федеральных архивов о состоянии тракторного парка предприятий и организаций, то до настоящего времени они обработаны и введены в научный оборот лишь в незначительной степени. При этом нельзя не отметить, что именно тракторный парк во многом определял технический потенциал сельхозпредприятий и результаты их производственной деятельности.

Данное исследование реализовано на материалах одного из крупнейших федеральных архивов – Российского государственного архива экономики (РГАЭ), которые в основном впервые вводятся в научный оборот. Кроме того, мы использовали необходимую научную литературу по исследуемой теме, энциклопедические и справочно-статистические издания, а также тематические сайты⁵.

Необходимо также сказать, что поднимаемая в статье проблема на сегодня фактически не исследована. Мы можем отметить только некоторые монографии и статьи, в которых тема использования тракторной техники в совхозах рассматривается хотя бы фрагментарно [1; 2; 4–6; 9; 10]. Кроме того, существует уже более значительный перечень исследований, посвященных развитию отечественного тракторостроения в 1920–1940-х гг., часть которых мы использовали в данной работе [3; 7; 8]. Предлагаемая статья, как нам представляется, послужит делу дальнейшей научной разработки проблемы развития и использования тракторного парка в сельском хозяйстве. Методика исследования построена на сравнительном анализе динамики статистических данных о тракторных парках совхозов в республиках и областях Урала.

Результаты исследования

За годы Великой Отечественной войны количество совхозов в большинстве регионов и в целом по Уралу (исключение составила только Оренбургская область) значительно снизилось. Снижение численности совхозов в годы войны имело простое

⁴ Подсчитано по: РГАЭ (Российский государственный архив экономики). Ф. 1562. Оп. 324. Д. 1870. Л. 36–38; Д. 2270. Л. 23–25; Д. 2692. Л. 23; Д. 2694. Л. 25; Д. 3237. Л. 27–29; Д. 3752. Л. 24–26.

⁵ См.: АВТОБИЗНЕС / МТЗ – 75 лет: вспоминаем знаковые тракторы «Беларусь». URL: <https://abw.by/news/commercial/2021/05/26/> (дата обращения: 18.01.2024); ДТ-54: Рожденный в годы войны. URL: https://trackmuseum.ru/history/index.php?ELEMENT_ID=1731 (дата обращения: 18.01.2024); Сайт об истории советской дорожной и строительной техники. URL: <https://techstory.ru> (дата обращения: 18.01.2024); Трактор СССР: советские, гусеничные, все модели, первые, колесные, старые, фото, история. URL: <https://agrotm.ru/traktora-sssr-sovetskie-gusenichnye-vse-modeli-pervye-kolesnye-starye-foto-istoria> (дата обращения: 25.03.2024); Косенко В. В., Шаров В. В., Ценч Ю. С. Трактор-легенда. 70 лет ДТ-54. URL: https://techstory.ru/fin/85_dt54_2019.htm?ysclid=lu5y5e3sy8316386466 (дата обращения: 24.01.2024); Частное учреждение культуры «Научно-технический музей истории трактора». URL: <https://www.trackmuseum> (дата обращения: 24.01.2024).

объяснение: в целях улучшения продовольственного обеспечения работников крупных оборонных предприятий в распоряжение последних были переданы основные фонды многих совхозов, которые фактически стали выполнять функции подсобных хозяйств предприятий и организаций.

В начале исследуемого периода количество совхозов на Урале несколько превысило их численность в 1940 г., но в трех регионах – в Удмуртии, а также в Пермской и Свердловской областях – этого не произошло. Начиная с 1957 г. на Урале начался бурный рост числа советских хозяйств. В основе этого лежало два процесса: преобразование колхозов в совхозы и создание новых совхозов, особенно активно проходившее в регионах, где шло освоение целинных земель. Коренной же причиной развития упомянутых процессов, как нам представляется, была переориентация властей (видимо, уже достаточно разочарованных в колхозном движении) на преимущественное развитие совхозов. В результате за последние четыре года исследуемого периода среднегодовая численность работников совхозов, занятых в основном производстве, в большинстве регионов возросла: в Курганской области – в 2,1 раза, в Башкирии – в 2,8, в Челябинской области – в 2,9, в Пермской области – в 4,5, в Удмуртии – в 5,3, а в Свердловской области – даже в 7,4 раза. И только в Оренбуржье этот показатель немного «недотянул» даже до 1,5 раза⁶.

В табл. 1 представлена динамика численности парка тракторов в совхозах Урала и РСФСР в исследуемом периоде. Хорошо видно, что Великая Отечественная война нанесла тракторному парку огромный урон. Даже к началу исследуемого периода все регионы Урала без исключения так и не смогли восстановить довоенную численность тракторов (в отличие от РСФСР в целом). Правда, в течение исследуемого периода (особенно во второй его половине) ситуация довольно быстро стала меняться.

Причиной тому было бурное развитие тракторостроения в стране.

Действительно, согласно данным советской статистики, производство тракторов в СССР с 1951 по 1960 г. увеличилось более чем в 2,5 раза – с 93,1 до 238,5 тыс. единиц в год⁷. При этом, в отличие от первых послевоенных лет (когда большая часть техники направлялась в западные регионы страны), в 1950-х гг. большое количество техники наконец-то стал получать и Урал. В результате количество тракторов в местных совхозах за десятилетие увеличилось: в Оренбургской области – в 3,1 раза, в Башкирии – в 3,5, в Курганской области – в 3,6, в Удмуртии – в 4,9, в Пермской области – в 5,3, в Челябинской области – в 5,6, в Свердловской области – даже в 8,3 раза (см. табл. 1).

При этом интересно отметить, что на протяжении всего исследуемого периода лидерами по количеству имевшихся в совхозах тракторов были Оренбургская и Челябинская области. За ними с большим отрывом следовали Башкирская АССР и Курганская область. Нечерноземные районы края – Удмуртская АССР, Пермская и Свердловская области – значительно от них отставали, что можно объяснить как меньшим числом советских хозяйств, так и их специализацией. Дело в том, что совхозы уральского Нечерноземья в большинстве своем имели животноводческую направленность, а поэтому потребность в тракторах у них была значительно меньше. Кроме того, при внимательном рассмотрении табл. 1 можно заметить значительное снижение поступления тракторной техники в 1956 г. Вследствие этого ее прирост в данном году в совхозах четырех регионов был минимальным (в Свердловской области – 33 единицы, в Челябинской области – 25, в Курганской области – 7, в Удмуртии – всего 2 единицы), а в трех было отмечено даже снижение количества тракторов (в Пермской области – на 4 единицы, в Оренбургской области – на 10, в Башкирии – на 63 единицы). В целом в совхозах Урала количество тракторов

⁶ Подсчитано по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 6289. Л. 47–49; Д. 7168. Л. 47–49.

⁷ См.: Машиностроение в СССР. URL: <https://su90.ru/industry3.html?ysclid> (дата обращения: 18.01.2024).

Таблица 1
Парк тракторов (на конец года, единиц)* /
Table 1
Tractor fleet (at the end of the year, units)

Год / Year	Тип ходовой части / Chassis type	Республика, область / Republic, region								
		Башкирия / Bashkiriа	Удмуртия / Udmurtia	Курганская / Kurgan	Орен- бургская / Orenburg	Пермская / Perm	Сверд- ловская / Sverdlovsk	Челя- бинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
1940**	Гусеничные / Caterpillar	432	21	–	779	31	68	947	2278	10709
	Колесные / Wheeled	906	177	–	1911	314	518	1952	5778	39146
	Всех типов / All types	1338	198	–	2690	345	586	2899	8056	49855
1950	Гусеничные / Caterpillar	789	39	725	1747	32	119	890	4341	26061
	Колесные / Wheeled	393	122	302	950	94	249	390	2500	24011
	Всех типов / All types	1182	161	1027	2697	126	368	1280	6841	50072
1951	Всех типов / All types	1309	160	1146	3241	125	395	1425	7801	53103
1952	Гусеничные / Caterpillar	959	60	837	2363	44	184	1100	5547	31708
	Колесные / Wheeled	387	111	308	1002	94	241	387	2530	22508
	Всех типов / All types	1346	171	1145	3365	138	425	1487	8077	55740
1953	Все типов / All types	1411	174	1260	3558	142	495	1576	8616	59161
1954	Гусеничные / Caterpillar	1254	68	954	3474	46	176	1465	7437	39397
	Колесные / Wheeled	451	71	373	1067	109	274	444	2789	24617
	Всех типов / All types	1705	139	1327	4541	155	450	1909	10226	65202
1955	Гусеничные / Caterpillar	1444	75	1100	4826	94	207	2356	10102	49672
	Колесные / Wheeled	521	86	435	1287	68	300	569	3266	28021
	Всех типов / All types	1965	161	1535	6113	162	507	2925	13368	78804
1956	Гусеничные / Caterpillar	1360	77	1049	4847	60	247	2200	9840	50849
	Колесные / Wheeled	542	86	493	1256	98	293	750	3518	29277
	Всех типов / All types	1902	163	1542	6103	158	540	2950	13358	80990
1957	Гусеничные / Caterpillar	2502	170	2166	6184	87	426	3321	14856	83047
	Колесные / Wheeled	1046	123	1049	1715	131	522	1514	6100	42230
	Всех типов / All types	3548	293	3215	7899	218	948	4835	20956	128277
1958	Всех типов / All types	3860	307	2972	8527	284	1589	5043	22582	143638
1959	Всех типов / All types	3797	364	3138	8408	257	1728	5511	23203	157350
1960	Всех типов / All types	4598	786	4156	9921	664	3274	7966	31365	220107

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 323. Д. 191. Л. 35, 38; Оп. 324. Д. 3473. Л. 45; Д. 3751 Л. 65–72; Д. 3773. Л. 17, 65–77; Д. 4579. Л. 6, 32–36; Д. 4972. Л. 55, 56; Д. 5444. Л. 49–51; Д. 5759. Л. 53, 57–62; Д. 6037. Л. 83–89; Д. 6289. Л. 94–97; Д. 6577. Л. 47–49; Д. 6851. Л. 47–49; Д. 7168. Л. 47–49.

** Данные за 1940 г. по Челябинской области приведены вместе с Курганской областью.

уменьшилось незначительно – на 10 единиц, хотя в совхозах РСФСР их стало несколько больше (см. табл. 1). В качестве объяснения данного феномена мы можем предположить, что основная масса тракторов была направле-

на в степные районы Казахстана, где целинная эпопея находилась в самом разгаре.

Что касается суммарной мощности тракторного парка, то в масштабе всего Урала она в 1956 г. даже выросла на 2,9 тыс. л. с.

Среди регионов «в убытке» оказались только Башкирия и Челябинская область, потерявшие соответственно 1,5 и 0,9 тыс. л. с., т. е. совсем немного. В связи с вышесказанным необходимо также отметить, что общий объем тракторных работ, выраженный в тысячах гектаров «мягкой пахоты» без молотыбы, в 1956 г. на Урале довольно существенно снизился – с 10 693,7 до 9 806,5 тыс. га. На наш взгляд, это говорит о низкой эффективности использования тракторного парка в совхозах. Действительно, например, в той же Башкирии в 1955 г. из 1 965 тракторов 240, или примерно 12 %, в течение года не работали ни одного дня⁸.

Причины частых простоев заключались в нехватке запасных частей, различных видов масла и т. д. Так, в сентябре 1951 г. подъем зяби в совхозах Башкирии тормозило отсутствие дизельной смазки для тракторов⁹. «Первенство» здесь держала Оренбургская область, в которой в указанном году из имевшихся в совхозах 6 113 тракторов не работало 889 (14,5 %) ¹⁰. Заметим, что с 1951 по 1960 г. упомянутая нами выше суммарная мощность тракторного парка совхозов Урала выросла в 3,7 раза. «Рекордсменом» же здесь оказалась Свердловская область, где данный показатель вырос в 9,5 раза, а наименьший результат был зафиксирован в Оренбургской области – 2,9 раза¹¹.

Наконец, исследуя тракторный парк совхозов Урала, надо сказать и о его качественном составе. К сожалению, по неизвестным причинам учет совхозной тракторной техники по типам велся статистическими органами только по 1957 г. включительно. По этой причине мы лишены возможности привести точные данные по количеству тракторов различных типов в уральских совхозах по состоянию на 1960 г. Но это обстоятельство не может помешать объективному определению главных тенденций состояния их тракторного парка.

Мы уже упомянули, что в исследуемом десятилетии весьма активно шел естественный процесс его обновления. Поэтому, на наш взгляд, весь массив типов, видов и марок тракторной техники того времени можно разделить на три группы: устаревшие (т. е. уже снятые с производства еще до начала исследуемого периода); относительно современные (т. е. снятые с производства уже в исследуемом периоде); современные (производство которых началось либо накануне, либо уже в течение исследуемого периода, т. е. в 1950-е гг.). К категории «устаревших» в исследуемый нами исторический период следует отнести такие типы тракторов, как колесный трактор СХТЗ 15/30 и все три разновидности гусеничного трактора «Сталинец»: 48/60 (лигроиновый), 35/65 (газогенераторный) и 50/65 (дизельный).

Трактор СХТЗ 15/30 был первым советским трактором массового производства, выпускаемым с начала 1930-х гг. Сталинградским и Харьковским тракторными заводами. Будучи копией американского трактора McCormick-Deering 15-30 компании International Harvester, данная модель стала в 1930–1940-х гг. самой распространенной в СССР и предназначалась для работы на вспашке почвы с двух- или трехкорпусным плугом и с навесными сельскохозяйственными орудиями. Массовая механизация обработки почвы тракторами СТЗ-ХТЗ 15/30 дала возможность повысить урожайность и способствовала в какой-то степени решению проблемы продовольственной безопасности. С другой стороны, будучи колесными, эти трактора часто пробуксовывали на влажных почвах и наносили достаточно серьезный вред их плодородному слою. Данная модель производилась и после войны, вплоть до 1950 г. Всего было выпущено 397 тыс. таких тракторов¹². Тем не менее к началу исследуемого периода они со-

⁸ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 5759. Л. 57; Д. 6037. Л. 83.

⁹ ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. 259. Оп. 6. Д. 7704. Л. 2.

¹⁰ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 5759. Л. 62. Д. 6037. Л. 89.

¹¹ Там же. Д. 3773. Л. 77; Д. 7168. Л. 49.

¹² См.: Косенко В. В., Шаров В. В., Ценч Ю. С. Указ. соч.

Таблица 2
Парк колесных тракторов СХТЗ 15/30 (на конец года, единиц)* /
Fleet of wheeled tractors SKHTZ 15/30 (at the end of the year, units)
 Table 2

Год / Year	Республика, область / Republic, region								
	Башкирия / Bashkiria	Удмуртия / Udmurtia	Курганская / Kurgan	Оренбургская / Orenburg	Пермская / Perm	Свердловская / Sverdlovsk	Челябинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
1940**	850	161	–	1821	287	470	1 868	5 457	36 315
1950	342	111	278	846	86	228	356	2 247	19 305
1955	218	47	250	650	48	179	265	1 657	13 230
1957	243	44	556	327	68	177	434	1 849	8 587

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 323. Д. 191. Л. 35; Оп. 324. Д. 3473. Л. 45; Д. 5759. Л. 53, 57–62; Д. 6289. Л. 96.

** Данные за 1940 г. по Челябинской области приведены вместе с Курганской областью.

ставляли большинство только в уральском Нечерноземье – Удмуртии, Молотовской и Свердловской областях. В совхозах Урала в указанном году числилось 1 849 тракторов данного типа (табл. 2).

Семейство гусеничных тракторов «Сталинец» также оставило заметный след в истории советского тракторостроения. Первый из них (С-60) был копией американского трактора Caterpillar Sixty с лигроиновым двигателем мощностью 60 л. с. и выпускался с 1933 г.¹³ В 1937 г. начался выпуск более мощной модели – С-65 с дизельным двигателем, а еще через год эта же модель стала выпускаться и с газогенераторным двигателем. Пожалуй, лучшим трактором данного семейства был дизельный С-65, который в 1937 г. был удостоен высшей награды Всемирной выставки «Искусство и техника в современной жизни» в Париже – Гран-при. До 1946 г. промышленностью страны было произведено более 100 тыс. тракторов «Сталинец»¹⁴. К началу 1950-х гг. эти машины уже морально устарели, а к середине исследуемого десятилетия в уральских сов-

хозах их осталось чуть более 300 – в основном в нерабочем состоянии (табл. 3).

К категории «относительно современных» следует отнести колесные трактора семейства «Универсал» и гусеничные катериновые трактора СХТЗ-НАТИ 32/46. Первые появились вследствие острой потребности сельского хозяйства в таких машинах, которые были бы способны осуществлять не только пахоту, сев и уборку, но и междурядную обработку так называемых пропашных культур: картофеля, кукурузы, хлопчатника и др. К таким тракторам предъявлялись три основных требования: во-первых, их колеса должны быть узкими (чтобы не повредить корневую систему растений); во-вторых, клиренс¹⁵ – высоким (чтобы не задевать верхушки кукурузы и хлопка); в-третьих, такой трактор должен был иметь небольшую массу (для недопущения трамбовки почвы). В соответствии со сложившейся практикой советские конструкторы за основу будущего трактора взяли опять же американский трактор Farmall F-20 с четырехцилиндровым катериновым

¹³ Лигроин – продукт переработки нефти, занимающий промежуточное место между катерином и бензином. В 1920–1930 гг. лигроин вырабатывался как моторное топливо для тракторов. В последующие годы утратил свое значение в связи с переоснащением тракторного парка дизельными двигателями.

¹⁴ См.: Частное учреждение культуры «Научно-технический музей истории трактора».

¹⁵ Клиренс – дорожный просвет, или расстояние от самой низко расположенной точки элемента конструкции под днищем машины.

двигателем мощностью 20 л. с. На заводе «Красный Путиловец» на основе упомянутого трактора были разработаны первые две модификации этой машины (всего их было четыре): для высоких (хлопка, кукурузы, подсолнечника) и малорослых (свеклы, картофеля) культур. Трактор получился удачным, производился в течение более 20 лет (с 1934 по 1955 г. было выпущено более 200 тыс. единиц) и первым из советских тракторов стал поставляться на экспорт. Помимо обработки пропашных культур, трактор использовался также на бороновании, косьбе, уборке. Начало производства тракторов типа «Универсал» знаменовало собой появление нового направления – производства легких, универсальных пропашных тракторов широкого профиля применения¹⁶.

В исследуемом периоде совхозные парки тракторов постоянно пополнялись все большим числом «Универсалов»: только с 1950 по 1957 г. в совхозах Урала и РСФСР их количество возросло соответственно с 244 до 1 113 и с 3 377 до 8 279 единиц. При этом в 1957 г. больше всего «Универсалов» работало на полях Оренбургской (395 единиц), Челябинской (267) областей и Башкирии (240 единиц). Данные трактора использовались и в 1960-х, и даже в более поздние годы (табл. 4).

Гусеничный керосиновый трактор СХТЗ-НАТИ 32/46 появился вследствие потребности сельского хозяйства страны в тракторе, менее мощном, чем «Сталинец» и предназначенном для небольших хозяйств. Серийное производство данной модели

Таблица 3
Парк гусеничных тракторов «Сталинец» (на конец года, единиц)* /
Table 3
Park of tracked tractors “Stalinet” (at the end of the year, units)

Год / Year	Республика, область / Republic, region								
	Башкирия / Bashkiriya	Удмуртия / Udmurtia	Курганская / Kurgan	Оренбургская / Orenburg	Пермская / Perm	Свердловская / Sverdlovsk	Челябинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
«Сталинец» 48/60 (лигроиновый)									
1940	308	11	–	424	12	10	599	1 324	6 032
1950	116	11	99	177	4	13	158	578	3 639
1955	50	4	42	100	1	4	77	278	1 369
«Сталинец» 35/65 (газогенераторный)									
1940	–	–	–	–	3	3	57	63	177
1950	–	–	7	–	1	1	1	10	49
1952	–	–	–	–	2	1	–	3	40
«Сталинец» 50/65 (дизельный)									
1940	4	–	–	86	3	3	86	182	972
1950	5	11	55	29	–	15	81	196	740
1955	–	–	5	15	–	6	22	45	195

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 323. Д. 191. Л. 35; Оп. 324. Д. 3473. Л. 45; Д. 4579. Л. 6, 32–36; Д. 5759. Л. 53, 57–58.

¹⁶ См.: Частное учреждение культуры «Научно-технический музей истории трактора».

Таблица 4

**Парк гусеничных тракторов СХТЗ-НАТИ 32/46
и колесных тракторов «Универсал» 1, 2, 3 (на конец года, единиц)* /
Table 4
SKHTZ-NATI crawler tractor fleet 32/46 and wheeled tractors “Universal” 1, 2, 3
(at the end of the year, units)**

Год / Year	Республика, область / Republic, region								
	Башкирия / Bashkiria	Удмуртия / Udmurtia	Курганская / Kurgan	Оренбургская / Orenburg	Пермская / Perm	Свердловская / Sverdlovsk	Челябинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
Гусеничные трактора СХТЗ-НАТИ 32/46									
1940	30	6	–	88	8	20	66	218	1 447
1950	266	19	347	637	21	70	215	1 575	13 883
1955	222	16	335	586	19	64	227	1 469	13 064
1957	512	8	483	482	32	53	207	1 777	10 934
Колесные трактора «Универсал» 1, 2, 3									
1950	51	11	20	101	8	21	32	244	3 377
1955	139	15	87	311	7	54	125	738	7 972
1957	240	15	97	395	19	80	267	1 113	8 279

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 323. Д. 191. Л. 35, 38; Оп. 324. Д. 3473. Л. 45; 5759. Л. 53, 57–62; Д. 6289. Л. 94–97.

(расшифровывается как «Сталинградский и Харьковский тракторные заводы – Научный автотракторный институт») началось еще в 1937 г. и продолжалось до 1952 г. Конструкция трактора оказалась удачной: данная модель в 1938 г. была отмечена высшей наградой Всемирной промышленной выставки в Париже – Гран-при. Всего было выпущено 191 тыс. тракторов данного типа. Перед войной, в 1938 г., часть тракторов СХТЗ-НАТИ 32/46 переделали под газогенераторное оборудование. Такие трактора получили обозначение СХТЗ-Т2Г 27/40¹⁷.

В исследуемом периоде керосиновые трактора СХТЗ-НАТИ 32/46 еще активно эксплуатировались: в 1957 г. в совхозах Урала их насчитывалось 1 777 единиц, в том числе в Башкирии – 512, в Курганской области – 483, в Оренбургской области – 482,

в Челябинской области – 207 единиц (см.: табл. 4). «Наследником» данной модели стал не менее известный ДТ-54. Что же касается газогенераторных СХТЗ-Т2Г 27/40, то к началу 1950-х гг. они уже почти все были списаны: в 1952 г. на всем Урале в совхозах их оставалось всего лишь 10 единиц (6 – в Башкирии, 2 – в Удмуртии и по одному – в Свердловской и Челябинской областях)¹⁸.

Наконец, более-менее соответствующими определению «современные» в исследуемом нами периоде были трактора следующих типов: гусеничные дизельные ДТ-54, С-80, КД-35 и гусеничный пропашной КДП-35, а также колесный бензиновый трактор ХТЗ-7, колесные трактора семейства «Беларусь» и садово-огородные трактора СОТ.

Трактор ДТ-54 (дизельный трактор мощностью 54 л. с.) выпускался с 1949 и до

¹⁷ См.: Частное учреждение культуры «Научно-технический музей истории трактора».

¹⁸ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 4579. Л. 6, 32–36.

начала 1960-х гг. Сталинградским и Харьковским тракторными заводами, а с 1952 по 1979 г. – еще и Алтайским тракторным заводом. Проектирование данной модели как замены трактору СХТЗ-НАТИ началось еще до Великой Отечественной войны. Первые образцы были изготовлены еще в декабре 1944 г. на Алтае, в Рубцовске, где был построен Алтайский тракторный завод. Трактор оказался настолько удачным, что в больших количествах шел на экспорт (всего – в 36 стран). Только в СССР было построено 957,9 тыс. тракторов этой модели, а за рубежом по проданным лицензиям – еще больше (только в Китае – более 1 млн)¹⁹. В исследуемом периоде количество тракторов данной модели в совхозах Урала постоянно и быстро росло, и в 1957 г. составляло 9 547 единиц (по России – 53 491 единицу). При этом наибольшее их количество имелось в совхозах Оренбургской области – 4 270 единиц, Челябинской области – 2 024 и в Башкирии – 1 438 единиц (табл. 5). Таким образом, в 1950-х гг. ДТ-54 фактически стал самым массовым трактором в стране.

Трактор КД-35 («Кировец», дизельный) выпускался серийно с 1947 по 1960 г. Липецким тракторным заводом и был предназначен для работы с плугом и другими навесными орудиями. Он, как и ДТ-54, был создан еще в годы войны и имел обозначение НАТИ-Кировец. Это был гусеничный трактор средней (35 л. с.) мощности с открытой кабиной (закрытая металлическая появилась позднее). Всего только на Липецком заводе было выпущено 113,6 тыс. тракторов этого типа, включая модификацию КДП-35 (пропашной). В начале 1950-х гг. для трактора КД-35 были созданы бульдозер и скрепер²⁰.

В исследуемом периоде численность КД-35 в совхозах Урала оставалась в целом стабильной (около 200), а вот у пропашных КДП-35 она стала особенно сильно возрастать во второй половине 1950-х: в 1957 г. здесь насчитывалось 317 единиц тракторов данной модели. В целом в совхозах России в упомянутом году числилось 2 663 тракторов КД-35 и 4 486 КДП-35 (см. табл. 5).

Трактор С-80 был копией американского Caterpillar, поставлявшегося в годы войны в СССР по ленд-лизу. В массовое производство он был запущен в 1946 г., став первой послевоенной мирной продукцией Танкограда (Челябинского тракторного завода). Эти трактора пришли на смену довоенным моделям «Сталинцев» (С-60 и С-65) и сразу нашли широкое применение в различных отраслях экономики. Будучи довольно мощным (92 л. с.), С-80 был вторым по популярности трактором (после ДТ-54) и эксплуатировался в СССР до середины 1970-х гг. Всего было выпущено более 200 тыс. единиц тракторов данного типа. Именно С-80 вместе с ДТ-54 распахивали целинные и залежные земли, работая в самых экстремальных условиях²¹. Напомним, что за 1954–1960 гг. на Урале было поднято 3 489 тыс. га целинных и залежных земель, в том числе в Оренбургской области – 1 396 тыс. га, в Челябинской области – 888, в Башкирии – 564, в Курганской области – 536, в Свердловской области – 105 тыс. га²².

Начало производству колесных тракторов семейства «Беларусь» было положено в 1953 г. на Минском тракторном заводе, когда был начат выпуск трактора типа МТЗ-2 мощностью 37 л. с. В 1957 г. он был модернизирован, мощность повышена до 40 л. с., и ему было дано серийное обозначение МТЗ-5. Еще через год был начат вы-

¹⁹ См.: ДТ-54: Рожденный в годы войны; *Косенко В. В., Шаров В. В., Ценч Ю. С.* Указ. соч.

²⁰ См.: Сайт об истории советской дорожной и строительной техники.

²¹ См.: Трактора СССР: советские, гусеничные, все модели, первые, колесные, старые, фото, история. URL: <https://agro-tm.ru/traktora-sssr-sovetskie-gusenichnye-vse-modeli-pervye-kolesnye-starye-foto-istoria> (дата обращения: 25.01.2024).

²² Народное хозяйство РСФСР в 1960 году. М., 1961. С. 195. URL: <https://istmat.org/node/20363> (дата обращения: 14.01.2024).

Таблица 5
Парк гусеничных тракторов С-80 ЧТЗ, ДТ-54 и КД-35
(на конец года, единиц)* /
 Table 5
Crawler tractor fleet S-80 ChTZ, DT-54 and KD-35
(at the end of the year, units)

Год / Year	Республика, область / Republic, region								
	Башкирия / Bashkiriya	Удмуртия / Udmurtia	Курганская / Kurgan	Оренбургская / Orenburg	Пермская / Perm	Свердловская / Sverdlovsk	Челябинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
Дизельные трактора С-80 ЧТЗ									
1950	275	–	139	465	1	9	366	1 255	4 118
1955	384	5	215	1 018	5	12	761	2 400	8 512
1957	440	5	275	1 163	8	16	992	2 899	11 220
Дизельный трактор ДТ-54									
1950	87	7	66	293	4	11	61	529	2 533
1955	629	33	441	2 891	10	99	1 156	5 259	23 402
1957	1 438	131	1 306	4 270	43	335	2 024	9 547	53 491
Дизельный трактор КД-35									
1950	7	–	2	26	1	–	1	37	536
1955	37	12	34	81	3	13	7	187	2 289
1957	41	16	40	102	4	14	11	228	2 663

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 3473. Л. 45; Д. 5759. Л. 53, 57–62; Д. 6289. Л. 97.

пуск тракторов типа МТЗ-7, которые имели уже четыре ведущих колеса. Семейство «Беларусь» стало поистине легендарным; выпуск этих тракторов продолжается и по сей день, а счет собранным тракторам идет на миллионы²³. В совхозы Урала трактора типа «Беларусь» стали поступать в 1954 г., а уже в 1957 г. они работали во всех его регионах: в Оренбургской области – 791 единица, в Челябинской области – 615, в Башкирии – 386, в Курганской области – 332, в Свердловской области – 142, в Удмуртии – 37, в Пермской области – 19 единиц. Всего же в совхозах Урала в указанном году насчитывалось 2 322 тракторов данного типа (в РСФСР – 17 017) (табл. 6), и в дальнейшем парк только увеличивался.

Бензиновый колесный трактор ХТЗ-7 был первым советским малогабаритным трактором и представлял собой универсальную садово-огородную машину, выпускавшуюся в Харькове на двух заводах с 1950 по 1956 г. Предпосылкой для создания модели стало интенсивное восстановление советского промышленного садоводства после войны. Данная модель имела мощность всего лишь 12 л. с., массу 1 300 кг и предназначалась для легких сельскохозяйственных работ, а также для использования на транспортировке и различных вспомогательных работах. Трактор ХТЗ-7 получился по-настоящему уникальным: умел быстро и легко изменять габариты (т. е. трансформироваться по высоте и по

²³ См.: АВТОБИЗНЕС / МТЗ – 75 лет: вспоминаем знаковые тракторы «Беларусь».

Таблица 6

Парк колесных тракторов «Беларусь», ХТЗ-7 и СОТ (на конец года, единиц)* /
Fleet of wheeled tractors “Belarus”, KhTZ-7 and SOT (at the end of the year, units)

Год / Year	Республика, область / Republic, region								
	Башкирия / Bashkiriya	Удмуртия / Udmurtiya	Курганская / Kurgan	Оренбургская / Orenburg	Пермская / Perm	Свердловская / Sverdlovsk	Челябинская / Cheljabinsk	Урал / Ural	РСФСР / RSFSR
Колесный трактор «Беларусь» 24/35									
1954	32	2	28	56	4	6	22	150	989
1955	116	14	74	231	5	42	94	576	3 859
1957	386	37	332	791	19	142	615	2 322	17 017
Бензиновый колесный трактор ХТЗ-7									
1952	–	–	–	28	–	–	4	32	276
1955	47	10	24	93	8	25	84	291	2 722
1957	102	23	39	97	9	74	124	468	4 054
Садово-огородные трактора СОТ									
1952	33	–	13	77	–	2	10	135	1221
1956	31	–	7	69	–	1	10	118	862

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 4579. Л. 6, 32–36; Д. 4972. Л. 55, 56; Д. 5444. Л. 49–51; Д. 5759. Л. 53, 57–62; Д. 6037. Л. 83–89.

ширине); на нем можно было перемещаться с одинаковой скоростью как вперед, так и назад; имел пневматические шины, существенно повысившие комфорт при работе. В исследуемом нами периоде численность ХТЗ-7 в совхозах Урала постоянно росла и в 1957 г. составила 468 единиц, в том числе в Челябинской области – 124 единицы, в Башкирии – 102, в Оренбургской области – 97 единиц. Нетрудно заметить, что перечисленные регионы расположены в южной части Урала, где наиболее развито садоводство. В целом же в совхозах РСФСР в упомянутом году имелось 4 054 единиц таких тракторов (см. табл. 6).

Помимо перечисленных и вкратце охарактеризованных нами выше тракторов, в совхозах Урала имелось и некоторое количество других, самых разнообразных моделей, вплоть до музейных экспонатов. Из них мы бы выделили трактора типа СОТ

(садово-огородный трактор). По сути, это был двухколесный мотоблок мощностью от 3,0 до 4,5 л. с., предназначенный для разнообразных полевых и усадебных работ: вспашки, дискования, культивации, посева, междурядной обработки и т. д. Он имел две скорости и мог работать в связке с другими установками (молотилками, веялками, сортировками) и даже использоваться как тягач. К сожалению, данный тип тракторной техники не нашел широкого применения в сельском хозяйстве страны, и причиной тому, на наш взгляд, был все тот же затратный характер советской экономики: тракторостроителям было невыгодно выпускать столь миниатюрную и, следовательно, относительно дешевую технику. Им гораздо выгоднее было выпускать большие, сложные машины, производство которых требовало серьезных затрат, имело высокую себестоимость и, соответственно, прино-

сило гораздо большую прибыль. Поэтому в 1956 г. во всех совхозах Урала машин этой очень нужной марки имелось только 118 единиц, а во всей РСФСР – 862 (в Оренбургской области – 69 единиц, в Башкирии – 31, в Челябинской области – 10, в Курганской области – 7, в Свердловской области – лишь 1 единица) (см. табл. 6).

Обсуждение и заключение

Подводя итоги, следует отметить, что в исследуемом периоде в совхозах Урала протекал активный процесс насыщения этих хозяйств техникой, так как к началу периода (т. е. к 1951 г.) еще ни один регион Урала не смог восстановить в своих совхозах довоенную численность их тракторного парка (см. табл. 3). При этом численность совхозов несколько уменьшилась (с 330 в 1940 г. до 293 в 1951 г.), а число работающего в них персонала возросло за эти годы со 113,6 до 122,8 тыс. чел.²⁴ Причиной такой нехватки тракторной техники было то, что в первые послевоенные годы государство стремилось оказать максимально возможную помощь, прежде всего западным регионам

страны, непосредственно пострадавшим от немецко-фашистской оккупации и военных действий. Именно поэтому, кстати, в целом по РСФСР довоенная численность тракторного парка к 1951 г. все-таки была восстановлена.

Быстрый рост тракторного парка совхозов был предопределен столь же быстрым ростом тракторостроения в СССР, при этом суммарная мощность совхозно-уральского тракторного парка выросла в 3,7 раза²⁵. На протяжении всего исследуемого десятилетия непрерывно происходило и качественное обновление тракторного парка. Так, ушли в прошлое газогенераторные трактора, появилось весьма современное и перспективное семейство тракторов «Беларусь», а также мини-трактора для садово-усадебных работ и т. д. Все это позволило (даже с учетом не очень высокого качества и низкой ремонтнообеспеченности тракторного парка) значительно повысить производительность труда в совхозах и способствовало повышению уровня продовольственной безопасности уральского региона.

Список источников

1. Арутюнян Ю. В. Механизаторы сельского хозяйства СССР в 1929–1957 гг.: (Формирование кадров массовых квалификаций). М.: Изд-во АН СССР, 1960. 341 с.
2. Богденко М. Л. Совхозы СССР, 1951–1958. М.: Наука, 1972. 376 с.
3. Болотин М. Г., Максимов Л. И., Сергеев А. Н. Трактор: прошлое, настоящее, будущее. М.: Грифон, 2021. 288 с.
4. Венжер В. Г. Основные вопросы производственной деятельности МТС. М.: Сельхозгиз, 1949. 144 с.
5. Выльцан М. А. Восстановление и развитие материально-технической базы колхозного строя (1945–1958). М.: Мысль, 1976. 264 с.
6. Зеленин И. Е. Совхозы СССР (1941–1950). М.: Наука, 1969. 342 с.
7. Костюченко С. А., Хренов И., Федоров Ю. История Кировского завода. 1917–1945. М.: Мысль, 1966. 702 с.
8. Кузичев М. В. Садово-огородный трактор СОТ. М.: Сельхозгиз, 1951. 255 с.
9. Мотревич В. П. Развитие сельского хозяйства Урала в первые послевоенные годы (1946–1950). Свердловск: УрО АН СССР, 1989. 52 с.
10. Мотревич В. П. Машинно-тракторный парк совхозов Восточной Сибири в первые послевоенные годы (по данным сводных годовых отчетов) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2020. Иркутск, 2020. С. 57–69.

References

1. Harutyunyan Yu. V. Agricultural machine operators of the USSR in 1929–1957: (Formation of personnel with mass qualifications). Moscow: Publishing House of the USSR Academy of Sciences, 1960. 341 p. (in Russ.)

²⁴ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 323. Д. 191. Л. 35; Д. 3473. Л. 45.

²⁵ Там же.

2. *Bogdenko M. L.* State farms of the USSR, 1951–1958. Moscow: Nauka, 1972. 376 p. (in Russ.)
3. *Bolotin M. G., Maksimov L. I., Sergeev A. N.* Tractor: past, present, future. Moscow: Griffin, 2021. 288 p. (in Russ.)
4. *Venzher V. G.* Basic issues of production activities of MTS. Moscow, 1949. 144 p. (in Russ.)
5. *Vyltsan M. A.* Restoration and development of the material and technical base of the collective farm system (1945–1958). Moscow, 1976. 264 p. (in Russ.)
6. *Zelenin I. E.* State farms of the USSR (1941–1950). Moscow: Nauka, 1969. 342 p. (in Russ.)
7. *Kostyuchenko S. A.* History of the Kirov Plant. 1917–1945. Ed. S. Kostyuchenko, I. Khrenov, Yu. Fedorov. Moscow: Mysl, 1966. 702 p. (in Russ.)
8. *Kuzichev M. V.* Garden tractor SOT. Moscow: Selkhozgiz, 1951. 255 p. (in Russ.)
9. *Motrevich V. P.* Development of agriculture in the Urals in the first post-war years (1946–1950). Sverdlovsk: Ural Branch of the USSR Academy of Sciences, 1989. 52 p. (in Russ.)
10. *Motrevich V. P.* Machine and tractor park of state farms in Eastern Siberia in the first post-war years (according to consolidated annual reports). *Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik: 2020* = Irkutsk East-Rico-Economic Yearbook: 2020. Irkutsk: BSU, 2020. P. 57–69. (in Russ.)

Поступила 28.01.2024.

Сведения об авторах

Мамяченков Владимир Николаевич – доктор исторических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления Института государственного, муниципального управления и права Уральского государственного экономического университета (Екатеринбург, Россия). Сфера научных интересов – экономическая история России в XX в. Автор свыше 200 научных работ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6070-8746>.

E-mail: mamyachenkov@mail.ru

Мотревич Владимир Павлович – доктор исторических наук, профессор кафедры истории государства и права Уральского государственного юридического университета им. В. Ф. Яковлева (Екатеринбург, Россия). Сфера научных интересов – аграрная и демографическая история России XX в. Автор свыше 500 научных работ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1184-3631>.

E-mail: vladimir.motrevich@mail.ru

Submitted 28.01.2024.

About the authors

Vladimir N. Mamyachenkov – Doc. Sci. (History), Professor, Department of State and Municipal Administration, Institute of State, Municipal Administration and Law, Ural State University of Economics (Ekaterinburg, Russia). Research interests: economic history of Russia in the 20th century. The author of over 200 scientific works. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6070-8746>.

E-mail: mamyachenkov@mail.ru

Vladimir P. Motrevich – Doc. Sci. (History), Professor, Department of History of State and Law, Ural State Law University named after V. F. Yakovlev (Ekaterinburg, Russia). Research interests: the agrarian and demographic history of Russia in the 20th century. The author of over 500 scientific publications. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1184-3631>.

E-mail: vladimir.motrevich@mail.ru