

8. Збірник Указонень та розпоряджень Робітничо-Селянського уряду України (ЗУ УРСР), 1923. – № 18–19. – Ст. 307.
9. ЗУ УРСР. – 1930. – № 23. – Ст. 225.
10. ЗУ УРСР. – 1931. – № 5. – Ст. 48.
11. ЗУ УРСР. – 1932. – № 5. – Ст. 28.
12. ЗУ УРСР. – 1932. – № 5. – Ст. 138.
13. ЗУ УРСР. – 1932. – № 5. – Ст. 170.
14. ЗУ УРСР. – 1923. – № 20–21. – Ст. 38.
15. ЗУ УРСР. – 1923. – № 20–21. – Ст. 317–319.
16. ЗУ УРСР. – 1925. – № 29–30. – Ст. 233.
17. Обидьорова О. В. Національне районування в Донбасі у 20–30-ті роки ХХ ст. / О. В. Обидьорова // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя, 1999. – Вип. VIII. – С. 93–100.
18. Ткачук П. Район: актуальні питання історії, теорії і практики територіального устрою / П. Ткачук // Право України. – 1998. – № 9. – С. 49–55.
19. Центральний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України). – Ф. 1, оп. 2, спр. 231.
20. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України). – Ф. 1, оп. 1, спр. 451.
21. Шабельников В. І. Реформування адміністративно-територіального устрою України (1917–червень 1941 р.): дис. ... д-ра іст. наук: 07.00.01 / В. І. Шабельников. – Донецьк: ДонНУ, 2012.

*Надійшла до редколегії 01.06.2013*

УДК 629.366 (477) (09)

**О. Г. Кривоконь**

*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»*

## **ПОЛІТИЧНІ Й ЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ТРАКТОРОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ В ПЕРІОД ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ**

Проведено аналіз економічних і політичних чинників та їх впливу на важке машинобудування в Україні, зокрема тракторобудування у період індустріалізації. Наведено конкретні результати оздоровлення виробництва на прикладі Харківського паровозобудівного заводу ім. Комінтерну, нині відомого як Машинобудівний завод ім. Малишева.

*Ключові слова:* політичні й економічні чинники, нова економічна політика, індустріалізація, важке машинобудування, тракторобудування, ХПЗ ім. Комінтерну.

Проведен анализ экономических и политических факторов и их влияния на тяжелое машиностроение в Украине, в частности тракторостроение в период индустриализации. Приведены конкретные результаты оздоровления производства на примере Харьковского паровозостроительного завода им. Коминтерна, ныне известного как Машиностроительный завод им. Малышева.

*Ключевые слова:* политические и экономические факторы, новая экономическая политика, индустриализация, тяжелое машиностроение, тракторостроение, ХПЗ им. Коминтерна.

The analysis of economic and political factors and their impact on heavy machinery in Ukraine, including tractorbuilding during industrialization was done. There are shown specific results of the industrial recovery on the example of the Kharkov Locomotive plant by the name of Comintern, that now is known as Malyshev Plant.

*Key words:* political and economic factors, new economic policy, industrialization, heavy machinery, tractorbuilding, KhPZ by the name of Comintern.

**Постановка проблеми.** Необхідність розвитку народного господарства та промисловості на початку ХХ сторіччя вимагала здійснення ряду серйозних перетворень в економіці України. Прийшовши до влади, більшовики спрямували свої зусилля на проведення індустріалізації, котра значно вплинула на подальший розвиток важкого машинобудування УРСР та тракторобудування зокрема.

Дослідженням історії індустріалізації у важкому машинобудуванні займалися такі відомі фахівці, як Л. М. Бесов, С. В. Кульчицький, Л. В. Погорілий, Є. Є. Александров. Дослідження базується також на першоджерелах, зокрема таких як роботи А. Трайваса, І. Ф. Синицина, В. І. Леніна та архівних матеріалах.

**Метою публікації** є окреслення економічного та технічного розвитку промисловості й сільського господарства України у період індустріалізації, а також впливу політичних та економічних чинників у період індустріалізації на тракторобудування.

Під індустріалізацією прийнято розуміти процес створення великого машинного виробництва в усіх галузях народного господарства [2; 9]. Більшовики пішли в справі індустріалізації своїм шляхом: планомірним створенням і розвитком великого машинного виробництва, насамперед важкої індустрії, що забезпечує перебудову всіх галузей народного господарства на базі передової техніки.

Останнє стало можливим тому, що при зовнішніх соціалістичних забарвленнях у СРСР, по суті, спосіб виробництва був адекватний державному капіталізму, де в ролі конкуруючих приватних підприємців і великих фірм, що борються між собою, виступала держава. Вона не зазнавала ніякої протидії з боку внутрішніх сил, а тому була здатна планувати, фінансувати, контролювати й коректувати хід індустріалізації.

Суть і наслідок індустріалізації – перетворення промисловості в основну й переважну галузь народного господарства, переведення сільського господарства на промислову основу, створення в країні якісно нової матеріально-технічної бази суспільства, підвищення продуктивності праці, подальше посилення суспільного характеру виробництва. Індустріалізація неминуче спричиняє реструктуризацію суспільства, зростання чисельності робітничого класу, його розшарування.

Соціалістична індустріалізація на прикладі СРСР показала, що більшовики вміло використовували можливості, що відкрилися в ті часи. До середини 1920-х рр. на основі реалізації нової економічної політики вдалося в найкоротший термін налагодити успішну відбудову народного господарства.

Характерним прикладом оздоровлення виробництва є приклад такого підприємства, як Харківський паровозобудівний завод ім. Комінтерну, нині відомий як Машинобудівний завод ім. Малишева. Шостого квітня 1927 р. на загальних зборах членів інженерного колективу заводу з доповіддю про роботу підприємства виступив технічний директор, головний інженер І. Е. Аппак [4]. За його словами, роком перелому в розвитку відбудовного процесу заводу, початого в 1922 р., є 1925/1926 операційний рік, тобто жовтень 1925 р. – вересень 1926 р.

Для кількісної характеристики процесу оздоровлення заводу були наведені по операційних роках цифри випуску продукції, перераховані в довоєнні рублі. Порівняння було проведено з останнім довоєнним 1913 р. Для зручності наведені кількісні показники зведено нами в *таблицю*.

Як видно, в 1924/25 і 1925/26 операційних роках випуск стійко наростав і поступово наближався до довоєнного. За п'ять перших місяців 1926/27 операційного року цей показник продовжував зростати й досяг значення 169 руб. 92 коп. (у довоєнних рублях), тобто перевищив кращі довоєнні показники на 5,94 % і мав стійку тенденцію до подальшого росту.

Зростання продуктивності праці до кінця відбудовного періоду перевищило довоєнний рівень. Співвідношення вартості робочої сили до вартості продукції наблизилося до нормального рівня в 30 %. Завод освоїв випуск гусеничних трак-

**Фінансові показники випуску продукції Харківським паровозобудівним заводом ім. Комінтерну в 1920-ті рр.**

Рік	Випуск продукції в довоєн. рублях	Випуск продукції в черв. рублях	Прийнятий перевідний курс рубля	Ріст випуску		Випуск продукції на місяць**	Відсоток до 1913 р.
				до 1913 р.*	до минулого року		
1913	6.237.062	—	—	100 %	Немає даних	160-40 (1913/14)	10 0%
1922/23	3.264.556	Немає даних	Немає даних	52,34 %	Немає даних	Немає даних	—
1923/24	3.319.681	5.530.244	1,665.896	53,23 %	101,69%	Немає даних	—
1924/25	3.647.774	5.520.403	1,513.362	58,49 %	109,88%	105-03	65,48 %
1925/26	6.470.080	10.250.423	1,584.281	103,74 %	177,37%	148-56	92,62 %

\* порівняння випуску тільки в довоєнних рублях, тому що поточний курс радянського червінця щодо довоєнного рубля змінювався;

\*\* випуск продукції даний на одного фактично зайнятого робітника на місяць при перерахуванні в довоєнні рублі для зіставлення й об'єктивності порівняння.

торів, перейшов на виробництво більш досконалих паровозів серії «Є», організував випуск двох типів дизелів, двох «нефтянок» і двох марок насосів. При гарному рівні якості систематично знижувалася собівартість виробів, різко були скорочені цехові й загальнозаводські витрати.

У заводу до цього моменту були чітко встановлені найближчі завдання на перше п'ятиліття, у тому числі випускати в рік не менше 160 паровозів серії «Є» (більш досконалих), дизелів різних типів загальною потужністю до 12000 к. с. і розвинути тракторобудування до 300 штук на рік при роботі в одну зміну. Були визначені завдання на першу п'ятирічку з будівництва нових цехів і майстерень. Досить докладно були намічені завдання на другу п'ятирічку з визначенням номенклатури, обсягів і строків освоєння нових зразків продукції, нового будівництва й загальних тенденцій реконструкції й реорганізації підприємства. Як з'ясувалося згодом, намічені у квітні 1927 р. плани були суттєво перевиконані за всіма показниками, але їх наявність свідчила про те, що завод вийшов на нормальний режим роботи.

Більшовики з початку 1920-х рр. досить уміло використовували міжнародну обстановку, що склалася у світі після завершення Першої світової війни. До середини 1920-х рр. склалася тимчасова рівновага між СРСР і провідними країнами капіталістичного світу. СРСР припинив акцентувати тему переростання власної соціалістичної революції у всесвітню, відкрито підтримувати лівацькі групи й партії в інших країнах, хоча не відмовився від таємної підтримки комуністичних партій, що поділяють позиції РКП(б). Дипломатичне визнання СРСР набуло лавиноподібного характеру, тому що багато хто з керівників капіталістичних країн, що підштовхувалися своїми капіталістами, намагалися вийти на потенційно емний радянський ринок. Виник тимчасовий сприятливий зовнішньополітичний фактор, що дозволив зосередитися на найважливіших внутрішніх завданнях країни.

НЕП приніс відродження промисловості й сільського господарства. Ще не почалася масова насильницька колективізація сільського господарства, тому з уведенням продподатку багато в чому заспокоїлося селянство. Дискусії про вибір шляху, форми і методи розвитку нового радянського суспільства активно велися ще з 1923 р., коли стало зрозуміло, що прийняті ще в 1919 р. програмні положення на VIII з'їзді партії більшовиків або нереальні, або вимагають перегляду й коректування з урахуванням реалій, що склалися. Прийняті тоді положення про відмову від грошово-товарних відносин, відмову від ринку й вільної торгівлі, розподільні принципи для якнайшвидшої побудови комунізму не витримали випробування часом.

У рядах більшовиків було відносно мало фахівців економічного профілю із глибокими знаннями й широким світоглядом. Повсюдно знову утворені радянські установи очолювали колишні солдати, особливо перші радянські орденосці, як правило, хоробрі, але слабо професійно підготовлені. Крім того, сама проблема побудови соціалістичної економіки аж ніяк не була простою і очевидною. Відсутність досвіду й серйозних робіт давала привід для симуляції й лукавого мудрування, а насаджувана зверху недовіра до буржуазних фахівців і вчених ще більше погіршувала ситуацію. Рекомендації В. І. Леніна типу необхідності об'єднати російський революційний розмах з американською діловитістю мали досить загальний характер, були незрозумілі.

Тому на підставі історичного досвіду індустріалізація країни вимальовувалася першорядним завданням, як реальна основа створення вискоєфективної й конкурентної економіки, здатної забезпечити економічну незалежність країни, зміцнення оборони, переозброєння армії й флоту, а також виробництва всього необхідного для життя людей як у розвинених країнах.

З урахуванням поступового зміцнення господарського й політичного положення в країні до квітня 1925 р. на рівні уряду й партії була дана позитивна відповідь на можливість побудови в СРСР соціалістичного суспільства. Вже в грудні 1925 р. курс на індустріалізацію країни був закріплений у рішеннях з'їзду (XIV) РКП(б) у якості генеральної лінії партії. Але залишалося відкритим не менш важливе питання: де взяти кошти на індустріалізацію? З'їзд партії не зміг дати відповідь на це принципове питання. Не розв'язавши питання фінансування, було неможливо чітко визначити темпи зростання промислового виробництва, співвідношення й збалансування за часом розвитку окремих галузей, організацію нового будівництва, підготовку кадрів, районування, поєднання інтересів центру й національних окраїн, політику імпорту верстатів, пресів й іншого виробничого обладнання, інструментів, приладів, інструкцій і технологій, замовлення проектів сучасних заводів, вибору перспективних моделей, видання технічної й пропагандистської літератури, відрядження наших фахівців за кордон, порядок мобілізації внутрішніх природних ресурсів для виготовлення будівельних матеріалів на місцях об'єктів індустрії (цегла, бетонні конструкції, ліс будівельний і для опалення), зведення робочих селищ із усією необхідною інфраструктурою й багато чого іншого.

Відмовившись виплачувати царські борги й компенсувати конфісковане майно іноземних громадян на території Росії, не визнаючи ніякої відповідальності за акції державних і приватних підприємств, що знайшлися за кордоном, не розглядаючи майнові претензії, що виникли в роки Першої світової війни, а потім іноземної інтервенції й громадянської війни, не визнаючи міжнародних угод з авторського права, СРСР практично позбавив себе можливості одержання іноземних інвестицій. Більше того, навіть коли вдавалося домовитися з підприємцями Німеччини й особливо США про короткочасні товарні кредити, їх умови далеко не завжди витримувалися. Так, відомо, що Генрі Форд зі США спочатку погодився на досить пільгових умовах з відкладеними платежами поставляти в СРСР свій найвідоміший трактор «Фордзон» у більших річних обсягах, але несвоєчасні розрахунки й копіювання трактора з випуском його в погіршеному варіанті в Ленінграді у вигляді вітчизняного «Фордзон-Путиловець» спричинили, врешті-решт, розрив довгострокових угод. До того ж СРСР дозволяв собі практично відкрито застосовувати на території великих капіталістичних країн промислове шпигунство. Тому радянська влада повинна була розраховувати винятково на внутрішні ресурси, які в зруйнованій країні були вкрай обмежені.

Створення мережі Торгсінів (Торгівля з іноземцями за валюту, дорогоцінні метали й камені, антикваріат), продаж із запасників А. Хаммеру (США) творів мистецтва, пограбування церков й інших культових споруд не могло забезпечити

достатніх обсягів самофінансування для індустріалізації. Залишався шлях чергового пограбування селянства за рахунок керованої політики цін і продажу отриманого зерна й деяких інших продуктів за рубіж. Важливо відзначити, що правду, хоча й вимушено, про політику більшовиків за необхідністю пошуку засобів саме в сільському господарстві на IX з'їзді КП(б)У сказав голова українського уряду В. Чубар ще до проведення XIV з'їзду ВКП(б). Він визнав, що ні в Україні, ні в Союзі неможливо забезпечити подальший розвиток народного господарства за рахунок внутрішніх промислових нагромаджень, а слід залучати засоби фінансування в сільськогосподарській галузі.

З початку 1920-х рр. уряди РРФСР і УРСР намагалися виділити деякі засоби на створення нових галузей промисловості, у тому числі й тракторобудування. Кооперація сільського господарства вважалася в ті роки першочерговим завданням, але для цього, у першу чергу, були потрібні трактори. Серед першочергових закупівель за кордоном трактори були одним з найважливіших об'єктів. Для сільського господарства закупалися переважно мало- і середньопотужні колісні трактори, а для промислового будівництва – могутніші гусеничні машини.

Спроби налагодити власне виробництво почалися буквально з перших місяців існування Радянської влади. В. І. Ленін визнав можливим виділити 100 тис. рублів золотом після громадянської війни Я. В. Малину для організації випуску тракторів оригінальної російської конструкції в м. Балаково Саратовської губернії. У Петрограді ще в 1918 р. намагалися організувати виробництво тракторів на колишньому Обухівському заводі, який одержав нову назву «Більшовик». У якості прототипів були обрані американські, досить потужні на ті часи, колісно-гусеничні, а потім гусеничні 5 і 1.25-тонні трактори типу «Хольт». П'ятитонний «Хольт» із самого початку використовувався як тягач артилерійських знарядь середнього калібру і направлявся, в основному, у Робітничо-Селянську Червону Армію [3]. Оскільки зазначені гусеничні трактори не могли транспортувати артилерійські знаряддя особливого призначення, тобто гаубиці й гармати більших калібрів, то за узгодженням з Головним Артилерійським Управлінням РСЧА в Харкові на Харківському паровозобудівному заводі ще з кінця 1922 р. були розпочаті роботи з організації виробництва могутніших восьмитонних гусеничних тракторів «Комунар», спроектованих за німецьким прототипом відомої фірми Ганомаг – трактору WD-50. Перший трактор з новим двигуном в 50 к. с. (при роботі на гасі) був випущений до 1 травня 1924 р. [5; 10].

У збережених архівних матеріалах є конкретні відомості про те, які суми централізовано планувалися спочатку на розвиток тракторобудування на ХПЗ і як вони поступово зменшувалися в міру перерозподілу між іншими заводами. У документі 9 [5] повноважний представник заводу інженер К. І. Мар'їн листом від 05.01.1924 р. з Москви повідомляв керівництво заводу про те, що Металева секція Промсекції Держплану СРСР ввела до кошторису спеціальний кредит для Харківського паровозобудівного заводу імені Комінтерну на розвиток тракторобудування в розмірі 2 330 000 руб. Але вже на засіданні Промсекції Держплану 04.01.1924 р. якийсь Ветчинкін підняв великий скандал із приводу обходження (так сформульовано в листі) інших заводів. Скандал був припинений Головою Промсекції Калінніковим, який суворо обізвав Ветчинкіна й підтвердив цілеспрямованість даного кредиту.

П'ятого січня 1924 р. Президія Держплану повинна була розглянути й прийняти бюджет по металопромисловості країни, але через неузгодженість із Народним комісаріатом фінансів питання було відкладено. Уже 14.01.1924 р. той самий К. І. Мар'їн повідомляв на завод, що в цей день відбулося засідання Металевої секції Держплану по врегулюванню питань сільськогосподарського машинобудування, на якому серед інших було ухвалено рішення виділити ХПЗ ім. Комінтерну 2 000 000 руб., а 330 000 руб. залишити для інших тракторних за-

водів. Крім того, була прийнята постанова клопотати перед вищими органами, щоб 800 000 золотих рублів, виділених на придбання закордонних тракторів, були передані на потреби розвитку тракторобудування на інші заводи, крім ХПЗ [10].

З інших листів К. І. Мар'їна випливає, що на виділені для ХПЗ гроші претендують, по-перше, путилівці (Ленінград), а по-друге, представники Домза (Державного об'єднання машинобудівних заводів). Так, у листі з Москви від 17.01.1924 р. він повідомляє, що, найімовірніше, завод отримає не 2 млн руб., а у кращому разі, 1,7–1,8 млн руб. [10].

Підтвердження цьому знаходимо у листі від 31.01.1924 р. № 3831/30 з «Головметалу» на адресу Південного машинобудівного тресту (м. Харків) члена Правління ДУВМП Чернова і начальника ВПУ Жданова, які повідомляють, що протоколом № 7 засідання президії Держплану від 19.01.1924 р. схвалена схема розподілу 2 226 000 руб., запропонована Промсекцією, відповідно до якої для розвитку тракторобудування на Харківському паровозобудівному заводі виділено цільовим призначенням 1 700 000 рублів [10]. Цим самим протоколом було передбачено, що гроші будуть виділені тільки після надання в Держплан кошторисних пропозицій про порядок витрати зазначеної суми по кварталах поточного операційного року та їх повним обґрунтуванням. У листі містилася пропозиція у терміновому порядку надати суміжні міркування про витрату виділеної суми по кварталах із вказівкою й обґрунтуванням усіх витрат, безпосередньо пов'язаних із тракторобудуванням.

Незважаючи на те, що ХПЗ через ПМТ надав необхідні калькуляції, гроші на завод не дійшли [10]. У витягу із протоколу засідання 17.05.1924 р. № 30/233 Української Економічної Ради Держплану УРСР, на якому заслухана доповідь Ашупі-Ільзена «Про орган тракторобудування на Україні й тракторобудування на ХПЗ», було, зокрема, записано: «Вважати, що подальше успішне встаткування й розвиток тракторобудування на ХПЗ перебувають у повній залежності від своєчасного постачання засобів ХПЗ згідно з останньою постановою Держплану СРСР на 1923/24 р. у сумі 1.700.000 рублів».

Таким чином, незважаючи на сприятливі політичні та економічні чинники, уряд країни в ці роки мав обмежені можливості вчасно й у необхідному обсязі фінансувати навіть такі важливі галузі, як тракторобудування, при тому, що першочерговим призначенням для тракторів ХПЗ ім. Комінтерну було їхнє використання в армії, тобто зміцнення обороноздатності країни.

**Висновки.** Отже, основним наслідком індустріалізації було не тільки перетворення промисловості в основну галузь народного господарства, але й переведення сільського господарства на промислову основу. Крім того, нова економічна політика призвела до створення в країні якісно нової матеріально-технічної бази суспільства та подальшого посилення суспільного характеру виробництва. Незважаючи на те, що індустріалізація, безумовно, мала позитивний економічний ефект, вона спричинила значну реструктуризацію суспільства, тобто зростання чисельності робітничого класу та його розшарування.

Оскільки індустріалізація спричинила стрімкий розвиток важкого машинобудування, вона мала значний вплив і на вітчизняне тракторобудування, заклавши основи виживання промислових галузей радянської економіки, що найбільш яскраво відобразилося в роки Великої Вітчизняної війни. Із набуттям наприкінці ХХ ст. незалежності після розпаду СРСР перед Україною відкрилася небачена історична можливість зробити ще один прорив у розвитку промисловості. Але, на превеликий жаль, за 20 років незалежності Україна не тільки не реалізувала свої можливості, але й була відкинута на узбіччя історичного розвитку.

### Бібліографічні посилання

1. Бесов Л. М. Наука і техніка в історії суспільства : навч. посіб. / Л. М. Бесов. – Х., 2011.

2. Большая советская энциклопедия : т. 10, «Ива-Италики», 3-е изд. – М., 1972.
3. Давидович С. М. Тракторы и автомобили / С. М. Давидович. – М., 1950.
4. Державний архів Харківської області (ДАХО). – Ф. Р. 1010, оп. 1, п. 1088.
5. ДАХО. – Ф. Р. 1354, оп. 3, папка 872.
6. Кульчицький С. В. Україна між двома війнами (1921–1939 рр.): 11 т. / С. В. Кульчицький. – К., 1999. – С. 335.
7. Пыхалов И. Великая Оболганная война / И. Пыхалов. – М., 2005.
8. Тракторное и сельскохозяйственное машиностроение. Советское машиностроение и технический прогресс / под ред. И. Ф. Синицына. – М., 1970.
9. Украинская советская энциклопедия : т. 4, «Желатин-Кетозы». – К., 1980.
10. ХПЗ – Завод имени Малышева, 1895–1995. Краткая история развития. – Х., 1995.

Надійшла до редколегії 02.12.2012

УДК 338.43.02:321.74»713»(477) «1933-1939»

С. О. Білан

*Національний університет біоресурсів і природокористування України*

### **АГРАРНА ПОЛІТИКА РАДЯНСЬКОГО УРЯДУ В 1933–1939 рр. ТА ЇЇ НАСЛІДКИ В УКРАЇНІ**

Зроблено спробу відобразити механізм реалізації аграрної політики в УРСР в 1933–1939 рр., сутність якої складають рішення партійно-державних органів з питань постголодоморної відбудови і розвитку сільського господарства.

*Ключові слова:* аграрна політика, сільське господарство, радянський уряд, передвоєнний період.

Сделана попытка показать механизм реализации аграрной политики в УССР в 1933–1939 гг., суть которой составляют решения партийно-государственных органов по вопросам постголодоморного восстановления и развития сельского хозяйства.

*Ключевые слова:* аграрная политика, сельское хозяйство, советское правительство, предвоенный период.

The article attempts to show the mechanism of agricultural policy in the USSR in 1933–1939 years, the essence of which is the decision of the Party and state bodies on postholodomornoyi reconstruction and development of agriculture.

*Key words:* agricultural policy, agriculture, the Soviet government, prewar period.

**Постановка проблеми.** Україна стала незалежною державою і, долаючи гостру кризу, що охопила всі сфери суспільства, шукає свій шлях у майбутнє. В умовах триваючого національно-державного відродження, для якого характерне небувале зростання інтересу до її минулого, у вітчизняній історичній науці формується нова концепція історії України, у світлі якої, в тому числі, переосмислюється її роль та значимість селян у соціально-економічній системі українського суспільства.

У цьому контексті особливого інтересу набуває передвоєнний період 1933–1939 рр., коли внаслідок Голодомору 1932–1933 рр. та політичних репресій у суспільно-політичному, соціально-економічному та культурному житті українського села відбулись кардинальні зміни, що суттєво позначились на його розвитку. У зв'язку з цим, важливо адекватно реаліям досліджуваного періоду