

Исмагилов Артур Аскарлович

аспирант кафедры истории России
Сургутского государственного университета

**ЖИЛИЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
РАБОТНИКОВ ТЮМЕНСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ В 1960-Е ГГ.**

Аннотация:

Создание в начале 1960-х гг. крупнейшего в стране Западно-Сибирского нефтегазового комплекса на территории Тюменской области в силу его удаленности от основных промышленных узлов требовало первоочередного решения проблемы транспорта и жилищного обеспечения работников. Статья дает представление о состоянии и проблемах жилищного обеспечения авиарботников Тюменского управления гражданской авиации, которое выполняло важные народно-хозяйственные задачи.

Ключевые слова:

гражданская авиация, Тюменская область, Тюменское управление гражданской авиации, авиарботники, авиаотряды, кадры, жилищное обеспечение, градостроительные процессы.

Ismagilov Arthur Askarovich

PhD student, Russian History Department,
Surgut State University

**HOUSING PROBLEMS OF
EMPLOYEES OF THE TYUMEN CIVIL
AVIATION DEPARTMENT
IN THE 1960-S**

Summary:

Establishment of the country's largest Western-Siberian oil and gas complex in the territory of Tyumen region in the early 1960-s demanded immediate solution of the problems of transportation and housing of its workers due to the remoteness of the complex from major industrial centers. The article discusses the state and challenges of the housing provision to employees of the Tyumen Civil Aviation Department, which fulfilled important economic tasks.

Keywords:

civil aviation, Tyumen region, Tyumen Civil Aviation Department, aviation employees, flight crew, human resources, housing, urban planning processes.

В первой половине 1960-х гг. на территории Тюменской области началось создание крупнейшего в стране Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), который играет значительную роль в обеспечении экономического благосостояния постсоветской России. Наиболее активное промышленное освоение нефтегазового комплекса осуществлялось в Ханты-Мансийском (ХМАО) и Ямало-Ненецком (ЯНАО) автономных округах Тюменской области. Важным элементом промышленного освоения этого огромного региона, по своей площади превышающего 1,400 000 км², являлось создание надежной транспортной инфраструктуры.

Ввиду отсутствия в начале 1960-х гг. наземных путей сообщения и короткого навигационного пути речного транспорта, большое значение в деле становления ЗСНГК приобрела авиация, для развития которой требовалось первоочередное решение проблем жизнеобеспечения работников авиапредприятия. В первую очередь необходимо было уделять внимание следующим направлениям: жилищно-коммунальному обеспечению, развитию торговли и общественного питания, бытовому и медицинскому обслуживанию. Первостепенное значение имело создание достойных условий труда для закрепления кадров на местах.

Совет министров СССР еще в 1964 г. утвердил Положение по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР, в котором ставилась задача разработать и утвердить в районах нового освоения проекты жилых домов и гражданских зданий [1, л. 130].

Проблема жилищного обеспечения в 1960-х гг. особенно остро стояла на севере Тюменской области. Прибывающие специалисты испытывали большие затруднения с получением жилой площади, довольно сложно было найти жилье для съема, не говоря уже о получении места в общежитии или жилом вагончике. Жилья катастрофически не хватало. Быт был плохо организован. Некоторые пилоты-энтузиасты самостоятельно строили землянки для своих семей на территории аэропортов [2, с. 6]. Например, сургутские пилоты Михаил Иванович Шенфельд и Виталий Георгиевич Колеватов, прибывшие в начале 1960-х гг., соорудили первые землянки. Впоследствии вырытые землянки были приспособлены под банно-прачечный комбинат [3, с. 12]. В 1960-х гг. во всех городах севера Тюменской области и в различных промышленных отраслях сложилась практика самостоятельного улучшения жилищных условий, когда днем работали на производстве, а вечером строили индивидуальные засыпные дома [4, с. 297].

Ситуация в других городах севера Тюменской области складывалась не лучше. Прикомандированному экипажу и техникам негде было остановиться, поэтому не редки были случаи, когда летный состав в количестве 30–50 человек ночевал прямо в аэропорту, так как пилотские гостиницы имели слишком мало мест либо вовсе отсутствовали.

Особенно тяжело приходилось молодым специалистам с семьями. Так, согласно воспоминаниям Н.Г. Бабкина, одного из сотрудников Березовского авиаотряда, прибывшего туда со своей семьей в конце 1960-х гг., «командир летного отряда принимал всех по-разному: тех, кто приехал один, без семьи, устраивал сразу в гостиницу, а для семейных мест в гостинице не было предусмотрено, селить было негде. Семейные пилоты должны были находить жилье самостоятельно или возвращаться обратно в Тюмень» [5, с. 32].

Из-за недостатка жилья авиаотряды не могли нормально укомплектоваться кадрами, обеспечить растущие потребности округов в регулярных перевозках пассажиров, почты, грузов, а также создать условия для нормальной работы экспедиций. Некоторые должности оставались вакантными долгое время, в том числе и места экипажей и запасных экипажей самолетов Ан-2, инженеров по эксплуатации Ан-2. Все это приводило к сбоям в работе и простоям самолетов Ан-2 на ремонте, задержкам в расписании [6, л. 68–69].

Причиной такого дефицита жилья стало отсутствие производственной базы, техники, механизмов. Рабочих жилищного строительства катастрофически не хватало. Строительство существенно осложнялось суровыми климатическими условиями [7, л. 129], слабым развитием шоссейных и железных дорог, большой заболоченностью местности, которая в некоторых районах ХМАО и ЯНАО превышала 50 % [8, л. 183].

Жилищные условия авиаработников в целом зависели от процесса градостроительства, принятой модели расселения и формы использования трудовых ресурсов на территории севера Западной Сибири. Согласно историку А.И. Прищепе, в середине 1960-х гг. предпочтение было отдано «внутреннему расселению», то есть созданию базовых городов на севере Западной Сибири и их использованию, предопределившему программу создания стационарных городов с постоянным составом населения [9, с. 19–20]. Историк И.Н. Стась указывает, что в нефтегазоносных районах Западной Сибири предусматривалось централизованное расселение с преимущественным созданием благоустроенных городов – центров крупных районов и близ расположенных групп месторождений, эксплуатация которых проводилась вахтовым методом [10, с. 157]. Городами-центрами стали Сургут, Нижневартовск, Нефтеюганск и Урай, в них были организованы аэропорты и жилые поселки для авиаработников.

Еще одной особенностью градостроительных процессов периода 1960–1970-х гг. был низкий уровень управляемости градостроительными процессами, бурным темпом ведомственного строительства, в результате которого на территории расселения возникли поселки Геологов, Нефтяников, Строителей, позднее – Энергетиков, Железнодорожников и Авиаторов.

Ведомственный тип застройки объектов впоследствии стал главным сдерживающим фактором жилищного строительства в Среднем Приобье, политика ведомств вела к децентрализации и распылению капитальных вложений, их систематическому неосвоению, невыполнению планируемых объемов. Основной принцип строительства – это оптимальность капиталовложений, его нарушение в итоге вело к хроническому отставанию жилищного строительства от потребностей региона [11, с. 70–72].

Также в процессе градостроительства возникла проблема нехватки квалифицированных специалистов. Например, созданный в 1964 г. в Сургуте строительный участок под руководством С.С. Винниченко не имел в своем коллективе профессиональных градостроителей. Строительством жилья специально стали заниматься первые строительные управления ЭУ-9 и СУ-10. Строительство жилья для авиаторов в Сургуте осуществляли два треста: «Сургутгазстрой» и «Сургутспецгазстрой» [12, с. 85]. Объем жилищного строительства определялся исходя из условий обеспечения жилой площадью по норме 21 м² на штатного работника. В Сургуте и Нижневартовске строили двухэтажные жилые здания. Сургутский авиаотряд производил ежегодные отчисления от сверхплановой прибыли авиапредприятия, таким образом пытаясь решить задачу комплексного развития жилищного строительства для авиаработников в городе. В реальности же ввод жилой площади шел очень медленно. Строительные тресты не имели жилищно-коммунального хозяйства на самостоятельном балансе, что сказывалось на сроках выполнения строительства жилья. В середине 1960-х гг. для удовлетворения нужд коллектива Тюменского управления в городах Среднего Приобья в эксплуатацию были введены первые жилые 8- и 12-квартирные дома [13, л. 4].

Однако в конце 1960-х проблема жилищного строительства по-прежнему оставалась болезненной для новых специалистов, приезжающих в край, что обуславливало текучесть кадров авиапредприятия. Тюменское управление гражданской авиации не справлялось с задачей своевременного обеспечения всех своих работников жилплощадью, хотя и брало на себя высокие обязательства по вводу капитального жилья. К примеру, в юбилейном 1967 г. Тюменскому управлению гражданской авиации предстояло освоить по всем источникам финансирования более 9 млн р., построить и ввести в эксплуатацию различные бетонные сооружения общей площадью 23 тыс. м², ввести

на севере области в строй 4 общежития и 13 8-квартирных жилых домов, произвести фундамент для детсада на 140 мест, жилые дома на 129 и 70 квартир в Тюмени [14, л. 85].

Однако планы капитального строительства не выполнялись. Причиной невыполнения планов являлся некачественный подход к вопросам строительства некоторых руководителей, которые допускали грубые ошибки. Отсутствовала проектно-сметная документация и строительные материалы. Руководство заверяло, что техническая документация и материалы будут к 1 января 1967 г. Но, как выяснилось впоследствии, документация не была представлена в срок, строительство велось без необходимых документов, вопросы теплоснабжения, энергоснабжения, водоснабжения не были решены, отсутствовало нужное оборудование.

Салехардским авиаотрядом в отсутствие источников финансирования были взяты обязательства по строительству и вводу в эксплуатацию 8-квартирного жилого дома. Похожие ситуации в Тюменском управлении случались довольно часто, руководители обращались за выделением финансовых средств и, получив данные средства, не осваивали их. К примеру, в 1968 г. по нецентрализованному источникам финансирования было выделено 332 тыс. р. на строительство 70-квартирного дома в Сургутском авиаотряде. За 11 месяцев было освоено всего 120 тыс. р., дом был выстроен всего на три этажа и не мог функционировать. На строительство детского сада на 140 мест было выделено 90 тыс. р., а освоено 80 тыс. р. [15, л. 86].

Вопрос с обеспечением жилплощади по Управлению оставался крайне тяжелым на всем протяжении 1960-х гг. Годовые планы по выполнению строительно-монтажных работ по Ханты-Мансийскому и Ямало-Ненецкому автономным округам были крайне низкие. Основными причинами являлись недостаток строительных материалов, квалифицированных рабочих строителей, неудовлетворительная организация труда, а также отсутствие строительных машин и механизмов. Особенно остро недостаток стройматериалов ощущался в начале года до открытия навигации. Так, гвоздей, цемента, извести, алебастра у большинства организаций города в начале года не имелось [16, л. 20]. По этим причинам в авиаотрядах Нижневартовска, Ханты-Мансийска, Салехарда не было своевременных сдач жилых площадей, клубов, столовых и тротуарных дорожек. Но, несмотря на это, Тюменское управление было одним из ведущих управлений в Министерстве гражданской авиации по количеству капитальных вложений в социально-бытовой сфере [17, л. 88].

На преодоление существующих недостатков в жилищном строительстве в конце 1960-х – начале 1970-х гг. были ориентированы постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР «О мерах по ускоренному развитию нефтегазодобывающей промышленности Западной Сибири» (декабрь 1969 г.) и «О мерах по улучшению застройки в нефтегазодобывающих районах Тюменской области» (декабрь 1971 г.). В них отмечалось, что строительство жилых домов должно вестись на основе сосредоточения его во вновь создаваемых городах с целью обеспечения их благоустройства [18, т. 10, с. 131].

Однако ситуация с вводом жилой площади для работников Тюменского управления в конце 1960-х гг. не была решена полностью. Лишь незначительному числу авиаотрядов удавалось успешно справляться с планами по вводу жилой площади. Среди них был Березовский авиаотряд, который перевыполнил план по жилищному строительству в 2,5 раза. Он успешно ввел для проживания молодых специалистов два 8-квартирных дома, что положительно сказалось на жилищно-бытовых условиях молодежи, и построил сверх плана еще один 12-квартирный дом. Справились с годовым планом Сургутский и Урайский авиаотряды, в этих авиапредприятиях план по жилищному строительству был перевыполнен в два раза. Тюменское авиапредприятие выполнило план по строительству аэропорта на 133 %. Однако из выделенных 497 тыс. р. на строительство капитальных жилых домов было освоено 418 тыс. Строительство домов было пущено на самотек – вместо трех 12-квартирных было введено в эксплуатацию два 8-квартирных дома с большим количеством нерешенных вопросов. Отсутствовало горячее водоснабжение и отопление [19, л. 90].

В целом ситуация с жилищным обеспечением авиаработников Тюменского управления гражданской авиации была неудовлетворительной. Жилья повсеместно не хватало, наибольшие затруднения испытывали вновь прибывшие работники, которым зачастую приходилось самостоятельно улучшать свои жилищные условия. Причинами сложившейся ситуации стали отсутствие производственной базы на севере Тюменской области и большая удаленность от промышленных центров, не всегда достаточное финансирование и некомпетентность многих руководителей в деле строительства жилищных объектов.

Ссылки:

1. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 16865. Л. 130.
2. Обнимаемая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007. С. 6.
3. Там же. С. 12.

4. Стась И.Н. Эволюция жилищных условий горожан Ханты-Мансийского округа в 1960-х годах // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2015. Иркутск, 2015. С. 295–304.
5. Моя судьба в истории Югры : сб. док. / сост. Е.М. Брагина, Л.В. Набокова. Тюмень, 2005. С. 32.
6. ГАСПИТО (Гос. арх. соц.-полит. ист.). Ф. 107. Оп. 1. Д. 2041. Л. 68–69.
7. ГАТО (Гос. арх. Тюмен. обл.). Ф. 1933. Оп. 1. Д. 19. Л. 129.
8. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 18. Л. 183.
9. Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015. С. 19–20.
10. Стась И.Н. Этапы развития системы городского расселения Ханты-Мансийского округа (1960–1990-е гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 7 (33), ч. II. С. 156–158.
11. Гаврилова Н.Ю. Некоторые проблемы социального развития нефтегазового комплекса Западной Сибири // Материалы научной конференции (11–12 мая 1991 г.). Тюмень, 1991. С. 70–72.
12. Петрова Л., Показаньев Ф. Города нашего края. Сургут, 1987. С. 85.
13. Архивный отдел администрации города Сургута. Ф. 212. Оп. 1. Д. 4. Л. 4.
14. ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 85.
15. Там же. Л. 86.
16. ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2006. Л. 20.
17. ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 88.
18. КПСС в резолюциях и решениях. М., 1972. Т. 10. С. 131.
19. ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 90.

References:

- Bragina, EM & Nabokova, LV (comp.) 2005, *My destiny is in Ugra history: doc.*, Tyumen, p. 32, (in Russian).
Embracing the sky: the pages of history of the Tyumen Aviation 2007, Tyumen, p. 6, (in Russian).
 Gavrilova, NY 1991, 'Some of the problems of social development of oil and gas complex of Western Siberia', *Materialy nauchnoy konferentsii (11–12 maya 1991)*, Tyumen, pp. 70-72, (in Russian).
 Petrova, L & Pokazanyev, F 1987, *Towns of our region*, Surgut, p. 85, (in Russian).
 Prischepa, AI 2015, *Revival of Surgut. The second half of the XX century*, Surgut, pp. 19-20, (in Russian).
 Stas, IN 2013, 'Stages of development of the urban settlement system of the Khanty-Mansiysk Autonomous Region (1960-1990-ies)', *Istoricheskiye, filosofskiyе, politicheskkiye i yuridicheskkiye nauki, kul'turologiya i iskusstvovedeniye. Voprosy teorii i praktiki*, no. 7 (33), part II, pp. 156-158, (in Russian).
 Stas, IN 2015, 'The evolution of the living conditions of the Khanty-Mansiysk district residents in 1960', *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij yezhegodnik 2015*, Irkutsk, pp. 295-304, (in Russian).