

**Веселов Севостьян Игоревич****Veselov Sevostyan Igorevich**аспирант кафедры истории России  
Сургутского государственного университетаPhD student, Russian History Department,  
Surgut State University**МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ  
СНАБЖЕНИЕ ДОРОЖНО-  
СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ  
НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ  
В 1960–1970-Е ГГ.****LOGISTICS OF ROAD  
BUILDING ENTERPRISES  
IN THE NORTH OF  
WEST SIBERIA  
IN THE 1960S–1970S****Аннотация:**

В статье анализируется материально-техническое снабжение автодорожного строительства на севере Западной Сибири. Акцентируется внимание на особенностях природно-климатических условий Западной Сибири, которые детерминировали сложное и медленное формирование материально-технической базы трестов автодорожного строительства. Показаны достижения и недостатки технического оснащения дорожно-строительных трестов Минтрансстроя СССР на территории нефтегазового комплекса. На основе исторических источников из государственных и муниципальных архивов выявляются основные пути поступления строительных материалов в подразделения трестов автодорожного строительства. Прослеживается взаимосвязь нарушения плана ввода автодорог в эксплуатацию и недостаточного снабжения сборными железобетонными конструкциями, запасными частями к дорожно-строительным машинам. Проявление этих недостатков в последующем привело к реформированию управления и организации снабженческих структур Минтрансстроя и его трестов.

**Ключевые слова:**

материально-техническое снабжение, автодорожное строительство, районы нового промышленного освоения, дорожно-строительные предприятия, отдел снабжения, «Тюменьдорстрой», управление производственно-технологической комплектации, Министерство транспортного строительства СССР.

**Summary:**

The paper analyzed the logistics of road construction in the North of West Siberia. The focus was on the severe weather conditions of West Siberia that determined the complicated and slow development of logistics of road building trusts. The research demonstrated the achievements and shortcomings of road building trust equipment of the Ministry of Transport Construction of the USSR in the territory of oil and gas complex. Based on the state and municipal archives, the author identified the main ways of supplying construction materials to the subdivisions of road building trusts. The research revealed that the departure from the implementation plan for highway depended on the insufficient supply with precast concrete units, spare parts for road-building machines. These shortcomings led to management reforms of supply systems of the Ministry of Transport Construction of the USSR and its trusts.

**Keywords:**

logistics, road building, areas of new industrial development, road building enterprises, supply department, Tyumendorstroy, production and processing equipment agency, Ministry of Transport Construction of the USSR.

Своевременное и полное обеспечение дорожно-строительных предприятий материально-техническими ресурсами – важнейшее условие успешного решения производственных и экономических задач. В начале 1960-х гг. в северных районах Тюменской и Томской областей были открыты нефтяные и газовые месторождения, что потребовало ускоренного формирования дорожно-строительной отрасли. Как известно, сооружение автодорог с твердым покрытием в неосвоенных районах поглощало значительные материально-технические ресурсы. В первую очередь для автодорожного строительства на севере Западной Сибири требовались строительные материалы и специализированная дорожная техника. Поэтому одну из главных ролей в организации строительства автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса играло материально-техническое снабжение.

Проблемы формирования материально-технической базы строительной индустрии на севере Западной Сибири нашли отражение в работах географов, экономистов и историков [1]. Среди указанных групп наиболее ценны исследования историков В.П. Карпова, Г.Ю. Колевой, Н.Ю. Гавриловой, А.И. Прищепы, в которых было показано развитие материально-технической базы строительного комплекса Западной Сибири в период нефтегазового освоения [2]. Научный интерес представляет работа нижевартовских историков, проанализировавших техническое оснащение автодорожных предприятий, осваивавших Самотлорское нефтяное месторождение [3]. Однако создание и развитие системы материально-технического снабжения автодорожного строительства в рамках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса не являлось предметом специального исторического анализа.

Территория севера Западной Сибири отличалась от прежних районов нефтегазового освоения Азербайджана, Татарии, Башкирии по ряду факторов: 1) сильно заболоченная местность, большое количество рек и проток; 2) отсутствие каменных строительных материалов (щебень, гравий), которые были крайне необходимы при возведении автодорог; 3) отсутствие естественного проезда к месторождениям. По этой причине главный инженер строительного главка «Главтюменнефтегазстрой» Ю.П. Баталин задавался нетривиальным вопросом: «А как же быть в Сибири, где ни дорог, ни тверди под ногами и почти сплошь болота и вода? Было очевидно, что строить придется на первых порах без дорог, используя реки в весьма короткую навигацию и, когда это возможно, авиацию» [4, с. 79]. Ввиду этого организация снабжения автодорожного строительства должна была осуществляться на первых порах с применением речного и авиационного транспорта.

Становление и развитие материально-технического снабжения автодорожного строительства было связано с постановлением Совета министров СССР от 4 декабря 1963 г. № 1208 «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геолого-разведочных работ в Тюменской области» [5, с. 294–297]. Перед Государственным производственным комитетом по транспортному строительству СССР была поставлена задача построить автодорогу Тюмень – Тобольск – Сургут. Однако этой дорогой строительство транспортных магистралей не исчерпывалось. На 1964–1967 гг. в районе открытых нефтегазовых месторождений предполагалась прокладка автодорог с твердым покрытием протяженностью более 400 км [6, с. 297]. Заданные темпы автодорожного строительства подразумевали создание эффективно функционирующей материально-технической базы дорожно-строительной отрасли. Поэтому для обеспечения значительных объемов строительного-монтажных работ на автодорогах была необходима солидная материальная база.

С середины 1960-х гг. в районах нового промышленного освоения нефтегазовых месторождений развернулось масштабное строительство нефтепромысловых объектов. В 1964 г. началась пробная эксплуатация Шаимского, Усть-Балыкского и Мегионского месторождений [7, с. 61–62]. Однако в направлении северных районов Тюменской и Томской областей не имелось автодорожных коммуникаций и других наземных путей сообщения, что существенно затрудняло своевременную поставку стройматериалов и дорожных механизмов. Осенью 1964 г. в нефтегазоносные районы городов Нефтеюганска, Сургута, поселков Нижневартовского и Стрежевого только началось возведение автозимника, которое было возложено на Сургутскую дорожно-строительно-ремонтную контору треста «Тюменнефтегазразведка». Впоследствии на базе конторы был создан трест «Тюменнефтедорстройремонт», который сооружал ледовые переправы и грунтово-лежневые автодороги [8, л. 1–3]. 11 января 1965 г. по автозимнику Тюмень – Сургут была отправлена первая автоколонна управления «Сургутнефть», которая доставила грузы в ранее недоступные районы [9, с. 1].

В ноябре 1965 г. возведение автодорог с твердым покрытием для нефтедобывающей промышленности было доверено тресту «Тюменьдорстрой», сформированному в системе Главдорстроя Министерства транспортного строительства СССР [10, л. 14]. Большинство строительных управлений (СУ) треста дислоцировалось на севере Тюменской области: СУ-904 (Сургут), СУ-905 (Урай), СУ-909 (Нижневартовский), на юге области – Спецколонна № 102 (Утяшево). Функции комплектования материально-технической базы треста осуществлял отдел снабжения треста. Координировал работу отдела снабжения Главдорстрой, который обеспечивал трест материалами и техникой через Главснаб Минтрансстроя СССР [11, л. 2]. Помимо ведомственной структуры, трест получал строительные материалы по линии Тюменьглавснаба Госснаба СССР [12, с. 86–87].

Из-за отсутствия прочного транспортного сообщения с нефтегазоносным Севером доставка материалов, дорожно-строительной техники, запасных частей осуществлялась речным транспортом через Тюмень. В Тюменский речной порт стекались все основные грузы для дорожных строителей Севера [13, л. 103]. Вместе с тем были примеры того, как доставку дорожных механизмов в северные районы осуществляла гражданская авиация. В 1965 г. СУ-904 приступило к сооружению автодороги Сургут – Нефтеюганск. Для ее строительства была выделена специализированная дорожно-строительная техника. Однако спецтехнику требовалось транспортировать из Тюмени в Сургут. Главный механик СУ-904 в 1965 г. Е.Ф. Шинкаренко вспоминал, что «матчасть находилась в Тюмени, и два экскаватора Э-652 в Среднее Приобье отправили воздушным путем, Антеями» [14, с. 64].

Другим направлением доставки техники в адрес треста «Тюменьдорстрой» стали железные дороги. В декабре 1965 г. руководство треста предпринимало попытки положительно решить вопрос использования территории железнодорожного тупика Тюменского облпотребсоюза. До этого трест использовал железнодорожную ветку облпотребсоюза и дорожно-строительного управления. Но указанные организации закрыли доступ к железнодорожному тупикам. Руководство треста «Тюменьдорстрой» просило Тюменский облисполком «найти общий язык с председателем облпотребсоюза и до постройки собственного тупика иметь возможность разгружать грузы на их тупике» [15, л. 397]. В начале 1966 г. трест получил возможность складировать мате-

риалы на территории данных организаций. Для хранения материалов в тресте «Тюменьдорстрой» было оборудовано два сборных склада в Калининском районе города Тюмени. Тем не менее эти склады не обеспечивали полную сохранность. Хранение труб, металла, тяжеловесных грузов не было обеспечено соответствующими навесами. Подъездные пути до центрального склада треста отсутствовали, поэтому в период распутицы тресту приходилось содержать трактор для буксировки грузовых автомашин [16, л. 102].

Постановлением Совета министров СССР от 3 февраля 1966 г. № 89 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966–1970 годы» тресту были поручены строительство автодорог протяженностью 300 км по генподряду Министерства нефтедобывающей промышленности СССР и сооружение взлетно-посадочных полос для Министерства гражданской авиации СССР [17, л. 60]. Разумеется, поток дорожно-строительных материалов, техники в адрес треста «Тюменьдорстрой» стал увеличиваться, особенно в нефтедобывающие районы. Потому склады треста, находившиеся в Тюмени, являлись основной перевалочной базой грузов, которые далее отправлялись на Север.

В 1966 г. в сложном положении находились строительные управления, расположенные на Севере. Завоз материалов, оборудования и техники в период активной навигации осуществлялся водным путем, а в зимнее время – воздушным и частично автомобильным транспортом. Так, для СУ-905 и СУ-904 доставка грузов выполнялась по зимнику Тюмень – Урай, Тюмень – Сургут. Наряду с этим в строительный сезон 1966 г. сложилось критическое положение в организациях треста «Тюменьдорстрой» из-за недостатка емкостей под горюче-смазочные материалы [18, л. 103].

В строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» отмечался острый недостаток запасных частей к дорожно-строительным машинам и грузовым автомашинам. В 1966 г. нормативная потребность треста в запчастях к парку тяжелых дорожных машин составляла 230 тыс. р., а было получено всего на 53 тыс. р. Полностью отсутствовали запасные детали на ЗИЛ-130 и его модификации. Трест «Тюменьдорстрой» неоднократно обращался в Главдорстрой, Главстроймеханизацию и Минтрансстрой по проблеме ограниченного снабжения строительных управлений тюменским отделением «Сельхозтехники». Нехватка запасных частей и других деталей к дорожно-строительным механизмам потребовала систематических командировок представителей треста в соседние области РСФСР и близлежащие союзные республики. К примеру, в 1966 г. трест приобретал запчасти в основном в Казахской ССР. По данным архивных источников, с помощью приобретенных запчастей трест капитально отремонтировал 10 автосамосвалов. Более того, был проведен средний ремонт 34 автосамосвалов, 10 бортовых автомобилей, 6 тракторов С-100, 8 бульдозеров и 4 одноковшовых экскаваторов. Коэффициент использования автопарка составлял 0,49, что недотягивало до планового 0,60. Низкий коэффициент эксплуатации транспортных средств объяснялся в основном бездорожьем районов нового промышленного освоения [19, л. 90–92]. Таким образом, уже на первых порах работы в исключительно тяжелых условиях Крайнего Севера автомобильно-дорожное хозяйство треста требовало большого количества запасных частей для непрерывной работы. Вместе с тем отмечавшийся дефицит запчастей срывал планы дорожных строителей по ускорению транспортного строительства.

Особенно остро проявлялись проблемы снабжения во вновь сформированных подразделениях треста. В 1967 г. была создана Специализированная колонна № 53 (СК-53) с местом дислокации в Сургуте (с дополнительными участками по строительству аэропортов в поселках Нижневартовском, Березово). В течение 1967 г. отсутствие постоянного снабжения материалами не позволило СК-53 выполнить плановые работы по строительству взлетно-посадочной полосы в Березове [20, л. 95].

Весьма сложной проблемой стала поставка сборных железобетонных плит ПАГ-14 в нефтегазоносные северные районы. На протяжении второй половины 1960-х гг. трест «Тюменьдорстрой» несвоевременно получал бетонные плиты от внешних поставщиков. В связи с этим в 1969 г. трест не справился с плановым заданием по устройству железобетонного покрытия на автодорогах. Строительные управления в Сургуте (СУ-904), Нижневартовском (СУ-909), Нефтеюганске (СУ-905), Утяшеве (СК-102) из-за отсутствия поставок не уложили 51,7 тыс. м<sup>2</sup> железобетонного покрытия, что составило 1,7 млн р. [21, л. 71].

Кроме того, серьезное воздействие на материально-техническое снабжение дорожно-строительных предприятий оказывал природно-климатический фактор. В мае-апреле 1970 г. в Тюмени произошло крупное наводнение. Наводнение разрушило подъездные пути к складам со щабнем и выезд на автотрассу Тюмень – Тобольск. Вследствие этого СК-102 не справилась с вводом очередных участков автодороги Тюмень – Тобольск протяженностью 10 км [22, л. 69]. Необходимо подчеркнуть, что это наводнение стало главной причиной приостановки строительства автодороги, так как была нарушена связь с материальной базой треста. Также, согласно правилам ведения дорожно-строительных работ, на переувлажненных участках автодороги не разрешалось производить отсыпку земляного полотна. Тем не менее в июне 1970 г. Тюменский

обком КПСС потребовал от треста «Тюменьдорстрой» и Тюменского областного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог принять исчерпывающие меры по ликвидации последствий наводнения и наведению порядка на автодорогах Тюменской области [23, л. 58].

Развитие материально-технической базы индустриального строительства на севере Западной Сибири способствовало усилению сооружения автодорог. В начале 1970-х гг. в Сургуте были введены в эксплуатацию завод железобетонных изделий, дробильно-сортировочная фабрика по производству щебня в поселке Харп, завод по производству керамического гравия в Богдинском, которые позволили улучшить снабжение автодорожных организаций строительными материалами [24, с. 120].

Наряду со строительством материально-технических баз на Севере советское правительство принимало меры по улучшению поставок строительных материалов речным транспортом в районы Крайнего Севера. 16 сентября 1970 г. на совещании Совета министров СССР, Госснаба СССР представители снабженческих структур высказали замечания Минречфлоту РСФСР, Мингазпрому и Миннефтепрому СССР. Им было поручено подготовить речные порты и организовать бесперебойную разгрузку поступающих судов подведомственными предприятиями на пристанях Сургут, Нефтеюганск, Нижневартовская [25, л. 70–72].

Дальнейшее развитие материально-технической базы треста «Тюменьдорстрой» являлось предметом обсуждения на заседаниях первичной партийной организации. Как отмечалось на закрытом заседании партийного комитета треста «Тюменьдорстрой», состоявшемся 10 ноября 1972 г., отдел материально-технического снабжения треста недостаточно контролировал организацию хранения материалов в строительных управлениях. Имели место случаи хранения цемента под открытым небом. В целом по тресту возросло количество неликвидных материалов и запчастей до 100 тыс. р. из-за отсутствия контроля со стороны инженерно-технических работников отдела снабжения треста [26, л. 98–99].

К середине 1970-х гг. строительные управления треста относительно стабильно обеспечивались дорожными плитами ПАГ-14, щебнем, гравием, цементом. Однако по некоторым материалам трест снабжался неудовлетворительно. В первом полугодии 1973 г. трест должен был получить 9 т электродов, однако получил за весь год всего 4 т, которые не покрывали половины потребности треста [27, л. 68].

Укрепление материальной базы строительства автодорог и своевременная поставка основных строительных материалов способствовали крупным достижениям коллектива «Тюменьдорстрой». В течение девятой пятилетки (1971–1975) было построено и сдано в эксплуатацию на нефтяных и газовых месторождениях 611,7 км автодорог [28, л. 271]. Воплощение крупномасштабной программы автодорожного строительства не представлялось возможным без налаживания системы материально-технического обеспечения. Благодаря высоким организаторским способностям руководителей дорожных строителей управляющего трестом «Тюменьдорстрой» Ю.В. Юшкова, главного инженера треста Б.Ф. Илясова и начальника отдела материально-технического снабжения В.С. Майданова была создана центральная база треста в деревне Паренкино под Тюменью с собственной речной пристанью на реке Туре [29, с. 174].

Во второй половине 1970-х гг. большинство строительных управлений треста «Тюменьдорстрой» находилось на Севере. Рассредоточенность подразделений треста и сложность управления северными подразделениями, а также возрастающие объемы автодорожного строительства на севере Западной Сибири потребовали изменения структуры управления материально-техническим снабжением путем разделения треста «Тюменьдорстрой».

В январе 1976 г. Минтрансстрой СССР организовал трест «Нижневартовскдорстрой». Этот трест создавался на базе СУ-909, СУ-917, СУ-920, АБ-95, АБ-103, СМП-553, которые были переданы из треста «Тюменьдорстрой» [30, л. 39]. Географически дорожные объекты треста концентрировались в Нижневартовском районе и поселке Стрежевом Томской области. Под руководством треста «Нижневартовскдорстрой» продолжилось транспортное освоение крупнейшего Самолторского, Белозерного и Советско-Соснинского месторождений. Одновременно с этим строительные управления треста вышли на освоение новых месторождений: Аганского, Северо-Покурского, Покачевского.

Ввод в эксплуатацию труднодоступных и отдаленных месторождений повышал пробег и износ дорожно-строительной техники в организациях треста «Нижневартовскдорстрой». В 1976 г. сразу два подразделения СУ-909 и СУ-920 не справились с планом ввода автодорог. Основной причиной стало отсутствие автотранспорта для вывозки грунта. Частые поломки и выход из строя грузовых автомобилей приводили к срыву плановых заданий. В 1976 г. в ремонтных мастерских треста «Нижневартовскдорстрой» было выполнено капитального ремонта на 436,9 тыс. р. при плане 511,6 тыс. р. [31, л. 160].

В последней трети 1970-х гг. в трестах «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» сохранялась тенденция по нарастанию дефицита запчастей, отдельных номенклатур строительных материалов. Показательно, что в 1977 г. Тюменьглавснаб по некоторым материалам несвоевременно выделял тресту «Тюменьдорстрой» фонды на битум, горюче-смазочные материалы и цветной металл. Вследствие этого «Тюменьдорстрой» осуществлял децентрализованные закупки недостающих материалов у сторонних организаций, чтобы справиться с вводом автодорог в эксплуатацию [32, л. 166]. Таким образом, требовались конкретные решения по развитию материально-технической базы дорожно-строительных предприятий.

Решение этой проблемы началось с постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 16 мая 1977 г. № 392 «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977–1980 годах». Постановлением правительства в Минтрансстрое создавалось Главное управление по строительству автомобильных дорог в районах Урала и Западной Сибири (Главзапсибдорстрой) с целью улучшения управления и материально-технического снабжения строительства автодорог с твердым покрытием [33, л. 286 об.].

Однако на уровне трестов снабженческие структуры реформированы не были. Основой их управления являлись отделы материально-технического снабжения, которые также дублировались и на уровне строительных управлений. Почти до конца 1970-х гг. в структуре трестов автодорожного строительства не было управлений производственно-технической комплектации (УПТК). В то же время в других министерствах и ведомствах, участвовавших в нефтегазовом освоении, использовались такие передовые формы организации снабжения, как управления производственно-технического обеспечения и комплектации оборудования (УПТОиКО). Начальник отдела снабжения треста «Тюменьдорстрой» В.С. Майданов вспоминал, что в конце 1978 г. во время посещения Тюмени министру транспортного строительства И.Д. Соснову от руководства треста было подано письмо с подробными подсчетами и обоснованием необходимости создания УПТК в составе треста «Тюменьдорстрой» [34, с. 176].

В 1979 г. Минтрансстрой разрешил создать УПТК в трестах «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой». В 1979–1980 гг. УПТК в трестах автодорожного строительства значительно расширили географию поставщиков строительных материалов, запчастей. Между тем был усилен контроль за сроками поставки материалов и их хранением в строительных управлениях трестов. Организация более централизованных структур снабжения в автодорожном строительстве на севере Западной Сибири позволила освободить строительные подразделения трестов от вопросов материально-технического снабжения, координируя планы поставки материалов с УПТК [35, с. 177]. В 1976–1980 гг. только трест «Нижневартовскдорстрой» ввел в постоянную эксплуатацию 630 км внутрипромысловых и межпромысловых автодорог с твердым покрытием, «Тюменьдорстрой» – 540 км [36, л. 189].

Таким образом, в начале 1960-х – 1970-е гг. материально-техническая база дорожно-строительных предприятий севера Западной Сибири находилась на этапе становления. Природно-климатические и географические факторы транспортной недоступности Севера предопределили трудности формирования материальной базы строительства автодорог. Отсутствие местных каменных строительных материалов, несвоевременная поставка из других регионов и перебои в поступлении строительных материалов не позволяли в полном объеме выполнять строительномонтажные работы на автодорогах нефтегазового комплекса.

Кроме этого, товарный дефицит в советской экономике осложнял вопрос снабжения запасными частями к дорожно-строительным машинам. Слабое материально-техническое снабжение в трестах автодорожного строительства приводило к срыву ввода объектов в эксплуатацию, невыполнению планов по конструктивным элементам. Вместе с тем громоздкая система управления снабжением строительства автодорог, существовавшая в северных районах Западной Сибири, не позволяла оперативно маневрировать материально-техническими ресурсами. Однако внедрение передовых форм организации снабжения, таких как УПТК, предоставило возможность интенсифицировать работу по обеспечению дорожных строителей всеми необходимыми ресурсами для ускоренного строительства автодорог в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири.

#### Ссылки:

1. Карягин И.Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири. М., 1975. 144 с. ; Каючкин Н.П. Проблемы географии транспорта Тюменской области // Сибирский географический сборник. Новосибирск, 1975. Вып. 11. С. 61–103 ; Рипинен Н.А. Проблемы транспортного обеспечения связей Сибири с народнохозяйственным комплексом страны // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий : сб. науч. тр. Ин-та экономики и орг. пром. пр-ва Сибир. отд-ния Акад. наук СССР. Новосибирск, 1987. С. 101–118.
2. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации / В.П. Карлов, Г.Ю. Колева, Н.Ю. Гаврилова, М.В. Комгорт. Тюмень, 2011. 392 с. ; Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления :

- в 2 ч. Ч. 1. Тюмень, 2005. 152 с. ; Прищепа А.И. Создание материальной базы строительства на севере Западной Сибири (вторая половина XX в.) // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 4 (20). С. 117–120.
3. Самотлор: первые из первых: о строительстве внутрипромысловых дорог, оснований кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960–1980 гг. / В.В. Цысь, О.П. Цысь, Л.В. Алексеева, Н.В. Саложникова, Н.В. Терентьева, В.С. Книжников ; отв. ред. В.В. Цысь. Нижневартовск, 2015. 187 с.
  4. Баталин Ю.П. От игр в «кубики» к суперблокам // Соратники: поколение Виктора Муравленко. Тюмень, 2002. С. 79–86.
  5. Нефть и газ Тюмени в документах (1901–1965). Свердловск, 1971. Т. 1. 479 с.
  6. Там же. С. 297.
  7. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень, 2005. 315 с.
  8. Архивный отдел администрации г. Сургута. Ф. 102. Оп. 1. Д. 2. Л. 1–3.
  9. Даешь Тюмень! // К победе коммунизма. 1965. № 5 (2775). 13 янв.
  10. ГАТО (Гос. арх. Тюм. обл.). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14.
  11. РГАЭ (Рос. гос. арх. экономики). Ф. 9538. Оп. 1. Д. 2293. Л. 2.
  12. Лебедева Л.П. Материально-техническое снабжение Западной Сибири в разрезе трех широтных зон // Экономика Сибири в разрезе широтных зон / отв. ред. А.Г. Гранберг. Новосибирск, 1985. С. 85–94.
  13. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 103.
  14. Машинов Ю. Фартовый шлях Юрия Шинкаренко // Дороги России XXI века. 2015. № 6. С. 61–74.
  15. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4269. Л. 397.
  16. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 102.
  17. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14. Л. 60.
  18. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39. Л. 103.
  19. Там же. Л. 90–92.
  20. РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 95.
  21. Там же. Д. 139. Л. 71.
  22. Там же. Д. 176. Л. 69.
  23. ГАСПИТО (Гос. арх. соц.-полит. ист. Тюм. обл.). Ф. 124. Оп. 1. Д. 5200. Л. 58.
  24. Прищепа А.И. Указ. соч. С. 120.
  25. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5108. Л. 70–72.
  26. ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 98–99.
  27. Там же. Д. 3. Л. 68.
  28. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5637. Л. 271.
  29. Майданов В.С. Дороги за горизонт: книга воспоминаний. Тюмень, 2009. 301 с.
  30. РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 39.
  31. Архивный отдел администрации г. Нижневартовска. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 160.
  32. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 166.
  33. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 286 об.
  34. Майданов В.С. Указ. соч. С. 176.
  35. Там же. С. 177.
  36. ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 11. Л. 189.

## References:

- Batalin, YuP 2002, 'From games to "cubes" to superblocks', *Soratniki: pokoleniye Viktora Muravlenko*, Tyumen, pp. 79-86, (in Russian).
- Karpov, VP 2005, *The background to the West Siberian oil and gas complex (1948-1990)*, Tyumen, 315 p., (in Russian).
- Karpov, VP, Koleva, GYu, Gavrilova, NYu & Komgort, MV 2011, *West Siberian oil and gas project: from concept to implementation*, Tyumen, 392 p., (in Russian).
- Karyagin, ID 1975, *Economic development problems of the oil industry in West Siberia*, Moscow, 144 p., (in Russian).
- Kayuchkin, NP 1975, 'Problems of transport geography in Tyumen region', *Sibirskiy geograficheskiy sbornik*, Novosibirsk, iss. 11, pp. 61-103, (in Russian).
- Koleva, GYu 2005, *Background to West Siberian oil and gas complex*, in 2 parts, part 1, Tyumen, 152 p., (in Russian).
- Lebedeva, LP & Granberg, AG (ed.) 1985, 'Logistics of West Siberia in the context of three latitudinal zones', *Ekonomika Sibiri v razreze shirotnykh zon*, Novosibirsk, pp. 85-94, (in Russian).
- Maidanov, VS 2009, *Roads beyond the horizon: memories*, Tyumen, 301 p., (in Russian).
- Mashinov, Yu 2015, 'Successful highway of Yuri Shinkarenko', *Dorogi Rossii XXI veka*, no. 6, pp. 61-74, (in Russian).
- Oil and gas of Tyumen in documents (1901-1965)* 1971, Sverdlovsk, vol. 1, 479 p., (in Russian).
- Prishepa, AI 2012, 'Construction logistics development in the North of West Siberia (the second half of the 20th century)', *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 4 (20), pp. 117-120, (in Russian).
- Ripinen, NA 1987, Problems of transport support for Siberia by the national economic complex of Russia', *Ekonomika Sibiri i khozyaystvennoye osvoyeniye novykh territoriy: sb. nauch. tr. In-ta ekonomiki i org. prom. pr-va Sibir. otd-niya Akad. nauk SSSR*, Novosibirsk, pp. 101-118, (in Russian).
- Tsys, VV (ed.), Tsys, OP, Alekseeva, LV, Sapozhnikova, NV, Terentyeva, NV & Knizhnikov, VS 2015, *Samotlor Field: the first of the first: on the construction of infield roads, the bases of cluster sites and the role of transport workers in the field arrangements in the 1960s-1980s*, Nizhnevartovsk, 187 p., (in Russian).
- 'Tyumen now!' 1965, *K pobede kommunizma*, no. 5 (2775), January 13, (in Russian).