

Научная статья
УДК 625.7/.8(091)
<https://doi.org/10.24158/fik.2022.4.17>

**Формирование и тенденции развития автодорожных
ремонтно-строительных организаций на севере Тюменской области
(1960-е – середина 1980-х гг.):
проблемы взаимодействия и ведомственности**

Севостьян Игоревич Веселов

Сургутский государственный университет, Сургут, Россия,
veselov19920304@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5128-9559>

Аннотация. Одной из малоизученных тем в современной науке остается создание и функционирование предприятий по ремонту и эксплуатации автодорог на территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов в период нефтегазового освоения этих территорий. На основе сравнительного анализа архивных документов показана эволюция автодорожных ремонтно-строительных предприятий в министерствах и ведомствах, участвовавших в транспортном освоении севера Тюменской области. В статье принята попытка проанализировать формирование ремонтно-строительных структур не только через призму экономической и технологической истории, но и в контексте развития социального пространства транспортного освоения территории. Отмечено, что развитие автодорожных ремонтно-строительных организаций на севере Тюменской области в 1960–1980-е гг. происходило непоследовательно и характеризовалось недостаточным вниманием со стороны руководящих структур. Кроме того, отсутствие необходимой коммуникации между ответственными ведомствами, ориентированными на решение своих узкопрофильных задач и не включенными в единое функциональное пространство по обеспечению транспортной доступности территорий региона, обусловило сложности в организации взаимосвязанного социального пространства и сдерживание социально-экономического развития автономных округов Тюменской области.

Ключевые слова: транспортное освоение, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, автодорожные ремонтно-строительные предприятия, автодороги с твёрдым покрытием, автозимники, ведомственность, Югра, Ямал

Для цитирования: Веселов С.И. Формирование и тенденции развития автодорожных ремонтно-строительных организаций на севере Тюменской области (1960-е – середина 1980-х гг.): проблемы взаимодействия и ведомственности // Общество: философия, история, культура. 2022. № 4. С. 113–120. <https://doi.org/10.24158/fik.2022.4.17>.

Original article

**Formation and tendencies of the development of road repair organizations
in the North of the Tyumen Region (1960–1980):
problems of interaction and convergence**

Sevostyan I. Veselov

Surgut State University, Surgut, Russia
veselov19920304@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5128-9559>

Abstract. One of the little-studied topics in modern science remains the creation and operation of enterprises for the repair and operation of highways in the Khanty-Mansiysk and Yamalo-Nenets districts during the oil and gas development of these territories. Based on a comparative analysis of archival documents, the article shows evolution of road repair and construction enterprises in ministries and departments involved in the transport development of the north of the Tyumen region. The study attempts to analyze the formation of repair and construction structures not only through the prism of economic and technological history, but also in the context of the development of the social space of the transport development of the territory. It is noted that the development of road repair and construction organizations in the north of the Tyumen region in the 1960–1980s occurred inconsistently and was characterized by insufficient attention from the governing structures. Moreover, the lack of necessary communication between responsible departments focused on solving their narrow-profile tasks and not included in a single functional space to ensure transport accessibility of the region's territories caused difficulties in organizing an interconnected social space and hindering the socio-economic development of the autonomous districts of the Tyumen Region.

Keywords: transport development, West Siberian oil and gas complex, road repair and construction companies, paved roads, winter roads, convergence, Yugra, Yamal

For citation: Veselov, S.I. (2022) Formation and tendencies of the development of road repair organizations in the North of the Tyumen Region (1960–1980): problems of interaction and convergence. *Society: Philosophy, History, Culture*. (4), 113–120. Available from: doi:10.24158/fik.2022.4.17 (In Russian).

Формирование сети автомобильных дорог с твердым покрытием связано с началом транспортного освоения Тюменского Севера, что было обусловлено созданием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), активной разработкой и вводом в промышленную эксплуатацию новых нефтегазовых месторождений. Эти процессы послужили основой для создания автодорожных, а затем ремонтно-строительных предприятий, призванных построить сеть автодорог с твердым покрытием и поддерживать её техническую эксплуатацию. В исследуемый период работы начались на Ближнем Севере (Ханты-Мансийский автономный округ), а затем планомерно распространились на Дальний Север (Ямало-Ненецкий автономный округ).

С начала нефтегазового освоения северных территорий проблемы строительства и ремонта транспортных коммуникаций изучались в контексте стремительного развития нефтяной и газовой промышленности Тюменской области. Экономические трудности автодорожного строительства 1960-х – начала 1970-х гг. освещались в работах И.Д. Карягина, В.С. Булатова, В.В. Тандалова (Карягин, 1975; Карягин и др., 1978). Ученые справедливо отмечали, что низкие количественные показатели ввода в эксплуатацию новых автодорог в Тюменской области не позволяли обеспечить постоянное транспортное сообщение с нефтегазовыми месторождениями.

Вместе с тем в экономической литературе отмечалась также малая протяженность автодорог и их низкая плотность на квадратный километр территории северных районов Западной Сибири, что приходилось по возможности компенсировать временными транспортными коммуникациями: ледовыми переправами (автозимниками) и грунтово-лежневыми дорогами. Так, например, в работах В.Н. Харитоновой акцентировалось внимание на отставании научного и проектного обоснования транспортного освоения Нижневартовского и Сургутского промышленных узлов (Харитонова, 1980).

Экономические вопросы развития автодорожного строительства в контексте транспортного освоения Севера Сибири анализировались также в трудах учёных Совета по изучению производительных сил при Госплане СССР (Иванов, 1967; Белорусов, 1967; Бурханов, 1979).

В работах географа Н.П. Каючкина проблемы строительства и ремонта автодорог освещены в контексте природно-климатического фактора. Исследователь считал, что при стремительном освоении севера Тюменской области лидирующее положение в транспортной сфере могли занимать исключительно железные дороги. Локальная сеть автодорог, по его мнению, могла быть ориентирована лишь на обеспечение внутрирайонного транспортного сообщения (Каючкин, 2003).

В исторических исследованиях проблемы транспортного освоения Севера изучались тюменскими историками в контексте формирования крупного территориально-производственного комплекса. По мнению одного из основоположников исследования истории ЗСНГКН – М. Пашкова, в 1960–1970-е гг. нефтегазовое строительство сдерживалось по причине отсутствия в регионе сети транспортных коммуникаций: железных и автомобильных дорог (Пашков, 1988: 42–43).

В постсоветской историографии была существенно расширена тематика изучения проблем освоения севера Тюменской области (Колева, 2005; 2006). Г.Ю. Колевой были выявлены тенденции в строительстве дорог ЗСНГК начала 1980-х гг. – периода интенсивной организации тринадцати дорожных ремонтно-строительных управлений (ДРСУ) в структуре Главтюменнефтегаза. Эти меры были направлены на преодоление проблем транспортного сообщения на промыслах, ликвидацию бездорожья и содействие работе буровых бригад на отдаленных скважинах (Колева, 2006: 51–53).

Однако для тюменских историков строительство и особенности эксплуатации автодорог региона не являлись целью исследования, поэтому транспортные проблемы преимущественно изучались через призму реализации государственной политики по созданию ЗСНГК, причем внимание заострялось на перекосах её практического исполнения.

Воплощение стратегии нефтегазового строительства на примере автотранспортной отрасли отражено в работах сургутского историка А.И. Прищепы. Исследователь предпринял попытку комплексного анализа истории транспортного освоения ЗСНГК, рассматривая новую сеть путевых коммуникаций во взаимосвязи производственных задач, стоявших перед дорожными строителями, нефтяниками и транспортниками региона (Прищепя, 2004, 2008, 2013).

Заметный вклад в изучение истории строительства автодорог на севере Тюменской области внес коллектив нижевартовских историков (В.В. Цысь, О.П. Цысь, Л.В. Алексеева и др.), исследовавших технологические и организационные особенности дорожно-транспортного освоения Самотлорского нефтяного месторождения (Самотлор: первые из первых (о строительстве

внутрипромысловых дорог, оснований кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960–1980 гг.) ... , 2015).

По нашему мнению, современная историография транспортного освоения севера Западной Сибири не разделяет понятия «транспортные перевозки» и «пути сообщения», что является ключевым недостатком большинства исследований. Анализ проблем строительства и ремонта автодорог в этом регионе предполагает анализ транспортных коммуникаций, то есть путей сообщения. Известный российский историк, член-корреспондент РАН В.А. Ламин отмечал, что необходимо исследовать транспортное строительство на севере Сибири, так как именно оно «помогало не только освоить слабо обжитые территории, но и вывести в мир результаты этого освоения» (Ламин, Тимошенко, 2006: 195).

Особняком стоят работы современной западной историографии, в которых развитие транспортной инфраструктуры рассматриваемых территорий анализируется через эволюцию социального пространства. Следует отметить исследование швейцарского историка Ф.Б. Шенка (Шенк, 2016), в котором развитие железных дорог императорской России представлено в плане преобразования социального пространства при формировании единой транспортной сети. Согласно новаторскому подходу Ф.Б. Шенка строительство железных дорог придало новый импульс развитию общественно-политической и культурной жизни Российской империи, открыло путь к «русскому модерну» (Шенк, 2016: 27).

Следует отметить, что социальное пространство подвергалось всестороннему воздействию при создании и формировании сети автодорог с твёрдым покрытием на севере Тюменской области. Важность транспортной доступности региона осознавалась советскими элитами с начала его нефтегазового освоения, однако объективные природно-климатические обстоятельства и соображения экономической эффективности не позволяли приступить к реализации строительства.

Целью данной статьи является рассмотрение вопросов формирования и функционирования автодорожных ремонтно-строительных предприятий на территории Ханты-Мансийского (ХМАО) и Ямало-Ненецкого автономных округов (ЯНАО).

Среди первых предприятий, осуществлявших ремонт и содержание автодорог севера Тюменской области, следует назвать Сургутскую дорожно-строительно-ремонтную контору (ДСРК), созданную 23 августа 1964 г. в составе объединения «Тюменнефтегаз» под руководством А.М. Колесникова. В структуру ее входило 4 дорожно-ремонтных участка – Урайский, Игримский, Усть-Балыкский и Мегионский¹. Сургутская ДСРК совместно с НПУ «Сургутнефть» участвовала в прокладке двух крупных автозимников: Сургут – Тюмень и Сургут – Нижневартовск².

Практически одновременно в феврале 1965 г. были сформированы дорожно-строительные предприятия СУ-904 и СУ-905 Гострансстроя СССР в Сургуте и Урае (с октября 1965 г. они вошли в состав восстановленного Министерства транспортного строительства СССР). В относительно сжатые временные рамки, с ноября по декабрь 1965 г. включительно, был сформирован трест «Тюмендорстрой», который в годы восьмой пятилетки (1966–1970) обеспечил создание 156,4 км автодорог с твёрдым покрытием.

Минтрансстрой СССР обеспечивал создание транспортных путей к новым месторождениям, а непосредственным ремонтом уже действующих автодорог фактически занимались мало-мощные организации Миннефтепрома СССР. Проблема отсутствия специализированных предприятий для этого не осознавалась Миннефтепромом долгое время. Поэтому первые руководители нефтегазодобывающих структур принимали ситуационные решения, которые не прорабатывались на перспективу. Функции по ремонту и содержанию автодорог в ноябре 1965 г. Главтюменнефтегаз передал новообразованному тресту «Тюменнефтедорстройремонт», сформированному на базе Сургутской ДСРК. Главной его задачей, указанной в организационных документах, являлась подготовка площадей для ведения буровых работ. Дополнительно организации также предписывалось осуществлять эксплуатацию автодорог³.

По данным на 12 декабря 1968 г., трест «Тюменнефтедорстройремонт» содержал 1 091 км внутри- и межпромысловых автодорог, в том числе: грунтово-лежнёвых – 91 км, гравийных – 15 км, из сборного железобетона – 41 км и 941 км автозимников⁴. Вышеуказанные автодороги были сосредоточены в трёх нефтегазодобывающих районах: Шаимском, Сургутском и Нижневартовском.

¹ Муниципальный архив г. Сургута (МАГС). Ф. 88. Оп. 6. Д. 2. Л. 64.

² Захаров И. По дороге идут машины // К победе коммунизма. 1965. 15 января.

³ МАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 2. Л. 1.

⁴ Там же. Л. 4.

Общее увеличение протяжённости автодорог и постепенный износ дорожного покрытия определяли необходимость создания специализированных автодорожных ремонтно-строительных служб. Архивные документы свидетельствуют, что окружные власти (Ханты-Мансийск и Салехард) стремились улучшить качество эксплуатируемых грунтовых и строившихся автодорог с твёрдым покрытием. Так, 18 декабря 1968 г. Ханты-Мансийский окрисполком принял решение о создании службы по содержанию и ремонту автодорог. Для этого власти округа просили Тюменский облисполком решить вопрос об организации окружного дорожного участка в г. Ханты-Мансийске¹. Протяженность автодорог в ХМНО составляла 882 км (с твёрдым и грунтовым покрытием: Сургут – Нефтеюганск, Нижневартовск – Мегион, Леуши – Половинка – Урай – Шаим и др.). С аналогичным обращением выступили власти Ямала. Протяженность автодорог в ЯНАО – 570 км (в основном сезонного назначения)². Однако проектная документация по организации дорожных участков, подготовленная областным управлением «Тюменьавтодор», не прошла утверждение в Минавтошосдоре РСФСР.

Данная практика работы отраслевых министерств на начальном этапе освоения Севера, связанная с нежеланием формировать новые дорожные подразделения, объяснялась недостаточным развитием материально-технической базы в автономных округах. Показательным является пример письма от местных властей г. Нефтеюганска в 1968 г. о необходимости организации городской транспортной конторы, на которое был получен обоснованный отказ облисполкома вследствие отсутствия производственной базы и внутригородских автодорог с отсылками на требования Минавтошосдора РСФСР к образованию пассажирских автохозяйств³.

Стоит отметить, что в партийно-правительственных постановлениях стратегия автодорожного строительства сводилась к увеличению темпов ввода в эксплуатацию автодорог. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири» Министерству транспортного строительства предписывалось реализовать строительство автодорог с твёрдым покрытием общей протяжённостью 400 км. Однако в директиве не ставились конкретные задачи, касающиеся эксплуатации и ремонта имеющихся и строившихся межпромысловых автомагистралей. Юридически ведомственные автодороги не относились к сети общего пользования⁴. Решение этого вопроса должен был осуществить всеильный нефтегазодобывающий главк.

В начале 1973 г. Главтюменнефтегаз передал межпромысловые автодороги нефтегазодобывающих подразделений в ведение специализированного строительного треста «Сургутнефтеспецстрой»⁵. Однако руководители ССУ № 3 и № 7 треста не следили за безопасным состоянием автодорог и мостов. В итоге это привело к двум авариям с тяжёлыми последствиями на автодороге Нижневартовск – Мегион⁶. 5 февраля 1973 г. начальник Главтюменнефтегаза В.И. Муравленко с разрешения министра нефтяной промышленности В.Д. Шашина принял решение о создании в составе треста «Сургутнефтеспецстрой» эксплуатационного линейного управления автодорог «Дорремонт» в г. Нефтеюганске⁷, а с 1 января 1974 г. оно было включено в состав Производственного управления автомобильного транспорта (ПУАТ)⁸. Таким образом, с ряда структур Главтюменнефтегаза (трест «Сургутнефтеспецстрой») были сняты дополнительные функции по содержанию автодорог, они стали отвечать только за организацию подготовительных работ к бурению.

Между министерствами и ведомствами на севере Тюменской области были разделены сферы ответственности: ремонт и эксплуатация дорог вменялись в обязанности организаций Миннефтепрома СССР, строительство автодорог должны были осуществлять главные управления и тресты Минтрансстроя СССР. Единственное ведомство Минавтодора РСФСР в Тюменской области – «Тюменьавтодор» – сосредотачивало все силы на строительстве и ремонте дорог юга области.

В середине 1970-х гг. дополнительно были сформированы автодорожные ремонтно-строительные структуры в районах приоритетного нефтегазового освоения. В 1974 г. ПУАТ Главтюмен-

¹ Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО). Ф. 1. Оп. 1. Д. 947. Л. 178.

² Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО). Ф. 3. Оп. 2. Д. 63. Л. 115–116.

³ Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 814. Оп. 1. Д. 4709. Л. 261–263.

⁴ В соответствии со СНиП-Д.6-62 это автодороги промышленных предприятий, то есть производственного (внутрихозяйственного) назначения.

⁵ Входил в объединение «Запсиббурнефть» Главтюменнефтегаза.

⁶ МАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 107. Л. 159.

⁷ ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 869. Л. 112.

⁸ МАГС. Ф. 88. Оп. 1. Д. 193. Л. 1.

нефтегаза на базе дорожных участков было организовано Нижневартовское управление автомобильных дорог (УАД) № 2¹, а в 1976 г. – Сургутское УАД № 3². В результате перераспределения зон ответственности на баланс Сургутского УАД № 3 от Нефтеюганского УАД № 1 было передано 130 км межпромысловых автодорог, а также ряд внутрипромысловых – в районе Быстринского, Западно-Сургутского и Федоровского месторождений. Для обслуживания автодорог сургутские дорожники получили временные здания и сооружения на трассах, дорожно-строительную технику³.

Транспортное освоение территории региона и организация новых ремонтно-строительных предприятий должны были решить проблему автобусного сообщения с городами-новостройками и месторождениями, а также в целом улучшить ситуацию с пассажирскими перевозками, в частности, в плане организации их с использованием не только ведомственного транспорта, но и общественного. Так, например, в январе 1965 г. открылось постоянное автобусное сообщение по временному маршруту Сургут – Нефтеюганск, обеспечивавшееся Сургутским автохозяйством. Но время проезда до Нефтеюганска составляло 2,5 часа, что было неудобно для пассажиров при перемещении на работу и по личным делам⁴. То есть социальное пространство человека на севере Тюменской области было все еще существенно ограничено для взаимодействия и коммуникации.

В октябре 1972 г. были введены в эксплуатацию две автомагистрали районного значения: Сургут – Нефтеюганск и Нижневартовск – Мегион, которые решили проблемы транспортного сообщения между указанными городами. Однако небольшие сложности все еще оставались: на автомагистрали Сургут – Нефтеюганск действовала паромная переправа (в связи с отсутствием моста через р. Обь). Достройка автомагистрали способствовала установлению постоянной транспортной связи совхоза «Сургутский» с городом⁵.

Если на локальном уровне транспортные проблемы постепенно решались, то на уровне автономных округов территориальная изолированность оставалась типичной чертой повседневности, когда жизнь начиналась с движением по крупным рекам и их притокам. В зимний период две окружные столицы – Ханты-Мансийск и Салехард – и большинство северных районов Тюменской области имели сообщение с «большой землёй» только при помощи авиационного транспорта и через ледовые переправы.

На 1 января 1976 г. организации Минтрансстроя СССР⁶ в Тюменской области ввели в эксплуатацию всего 768 км автодорог с твёрдым покрытием⁷.

Постепенно росло значение народнохозяйственного комплекса в структуре экономики страны. По оценкам советских экономистов, уже в 1971–1975 гг. сибирская нефть компенсировала общее падение её добычи в Европейской части СССР и на Урале: 84,6 % сырья (включая газовый конденсат) добывалось на севере Западной Сибири (Состояние и направления дальнейшей реализации программы комплексного развития нефтедобывающей промышленности Западной Сибири ..., 1983: 62–63). Постановлением Совета министров СССР от 16 мая 1977 г. «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977–1980 годах» дальнейшее наращивание темпов добычи нефти и газа связывалось с Западно-Сибирским нефтегазовым комплексом⁸. Однако в нем не было предложено способов качественной трансформации сети ведомственных автодорог севера Тюменской области в транспортную структуру общего пользования, что являлось насущной задачей в ХМАО. Постановление от 16 мая 1977 г. лишь определяло пространственное расширение сети транспортных коммуникаций – планировалось построить 740 км автодорог⁹.

Следует отметить, что протяженность магистралей с изношенным покрытием в северных условиях росла быстрее, чем в средней полосе России. Межремонтные сроки также были в 3–4 раза короче. Как раз на это сетовали специалисты-дорожники, отмечая запоздалость управленческих решений по развитию ремонтно-строительных служб в районах интенсивного нефтегазового освоения, особенно в Нижневартовском районе¹⁰.

¹ ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 1317. Л. 134.

² Там же. Д. 1534. Л. 18.

³ Там же. Л. 19.

⁴ Ржанников А. Сургут – Нефтеюганск // К победе коммунизма. 1965. 27 января.

⁵ Михайлов А. Новый облик поселка // К победе коммунизма. 1970. 8 августа.

⁶ Трест «Тюмендорстрой» и его субподрядчики. Аппарат треста находился в г. Тюмень, а его основные структурные подразделения базировались в городах и поселках Югры и Ямала.

⁷ Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64.

⁸ Термин введен в оборот в 1977 г. Далее – ЗСНГК.

⁹ ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 289 об.

¹⁰ Дорошенко В. Дорожное несоответствие // Ленинская правда. 1980. 25 сентября.

Приказом Миннефтепрома от 12 марта 1979 г. в объединении «Нижневартовскнефтегаз» был сформирован новый автодорожный ремонтно-строительный трест «Нижневартовскнефтедорстройремонт» (ННДСР). Его структурной единицей стало Нижневартовское УАД¹. В конце 1979 г. в ведении треста «ННДСР» находилось 1 607 км автодорог, в том числе: 373 км – с железобетонным покрытием, 374 км – с грунтово-лежнёвым. Остальное приходилось на автозимники – 860 км². Всего за период 1966–1980 гг. организации Минтрансстроя сдали в эксплуатацию нефтяникам и газовикам 1 800 км автодорог с твёрдым покрытием. Таким образом, Миннефтепром СССР начал приводить в порядок дорожное хозяйство региона с помощью укрупнения и реорганизации УАД в автодорожные тресты. По воспоминаниям генерального директора треста П. Горна, в 1979 г. начался новый этап в автодорожном строительстве Нижневартовского района в связи с вводом в эксплуатацию асфальтобетонных заводов и началом создания автодорог с твёрдым покрытием³.

Однако автодороги, построенные организациями Минтрансстроя СССР, через 3–4 года деформировались тяжёлой техникой в силу интенсивной эксплуатации проездов к месторождениям. В первую очередь происходило разрушение их железобетонного покрытия⁴. Арматура в плитах буквально «вставала дыбом»⁵.

Вторым производственным объединением (ПО) нефтяников, создавшим автодорожный трест, стал «Сургутнефтегаз». Приказом Миннефтепрома от 11 марта 1981 г. в структуре объединения был организован трест «Сургутнефтедорстройремонт» (СНДСР) на базе Сургутского и Ноябрьского управлений автомобильных дорог⁶. По мнению А.В. Усольцева⁷, «в создании треста и вообще в развитии дорожного строительства Западной Сибири есть большая заслуга Министерства нефтяной промышленности Николая Алексеевича Мальцева и его заместителя Василия Яковлевича Соколова» (Коваленко, 2006: 55). Полагаем, что главная заслуга первых лиц Миннефтепрома состояла в том, что они сначала разрешили нефтяникам создавать автодорожные ремонтно-строительные тресты в Нижневартовске и Сургуте, а затем всячески поддерживали развёртывание работ по совершенствованию дорожного покрытия. Например, в 1982 г. Миннефтепром СССР осуществил закупку асфальтобетонного завода ЕВА-100/2 (производства ГДР) для треста «СНДСР», что предоставило возможность строителям начать асфальтирование автодорог Сургутского района (Коваленко, 2006). Если в 1981 г. трест обеспечил твёрдым покрытием 7 км автодорог⁸, то в 1983 г. – уже 60,2 км⁹. Как показало время, новые строительные мощности ряда автодорожных трестов оказались сформированы своевременно.

Осенью 1983 г. в районе ЗСНГК в результате неблагоприятных природно-климатических условий (повышенного количества осадков, чрезмерной влажности воздуха и пониженного испарения) и высокой транспортной нагрузки произошло массовое разрушение земляного полотна, следствием чего стала деформация автодорог с грунтово-лежнёвым и твёрдым покрытием, что привело к срыву сроков и объёмов нефтедобычи. Миннефтепром СССР приказом от 22 ноября 1983 г. № 630 «О мерах по восстановлению автомобильных дорог, разрушенных в результате стихийного бедствия в Западной Сибири» поручил нефтегазовым объединениям ликвидировать последствия и обеспечить непрерывную связь с нефтепромысловыми объектами¹⁰. Помимо этого в подведомственных объединениях ускоренно формировались новые тресты – «Юганскнефтедорстройремонт» (ПО «Юганскнефтегаз») и «Ноябрьскнефтедорстройремонт» (ПО «Ноябрьскнефтегаз»), а в ПО «Красноленинскнефтегаз» – Красноленинское ДРСУ. Одновременно усиливались мощности трестов «СНДСР» и «ННДСР» путем организации новых ДРСУ¹¹.

Для оперативного руководства восстановительными работами на ведомственных автомагистралях в «Главтюменнефтегазе» было образовано Управление по ремонту и строительству автомобильных дорог, а в структуре аппаратов управления ПО созданы дорожные отделы, которым поручалось взаимодействовать с проектными и подрядными организациями¹².

¹ Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН). Ф. 126. Оп. 1. Д. 223. Л. 9.

² АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 104. Л. 3–4.

³ Золото Самотлора : фотокнига. М., 1998. 320 с.

⁴ Во второй половине 1960-х – середине 1970-х гг. считалось, что температурный режим на Севере не позволит работать с асфальтовым типом покрытия.

⁵ Там же.

⁶ МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 211. Л. 69.

⁷ С 1980 по 1984 гг. являлся генеральным директором ПО «Сургутнефтегаз». В 1984–1995 гг. возглавлял трест «СНДСР».

⁸ МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 290. Л. 308.

⁹ Там же. Д. 457. Л. 78.

¹⁰ АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 973. Л. 145–146.

¹¹ Там же. Л. 146.

¹² Там же. Л. 146–147.

В январе 1984 г. Миннефтепром утвердил задание, согласно которому к восстановлению автодорог привлекались ведущие научно-исследовательские и проектные организации страны («Гипротюменнефтегаз», «ВолгоградНИПИнефть», «Гипровостокнефть» и др.). По этому заданию планировалось в 1984–1985 гг. отремонтировать автодороги общей протяженностью 1 030 км. Фактически ремонтно-строительные тресты только ПО «Сургутнефтегаз»¹ и «Юганскнефтегаз»² капитально отремонтировали 1 274,7 км ведомственных автодорог. Таким образом, большие мобилизационные возможности Миннефтепрома СССР позволили решить проблему ремонта дорожного покрытия на севере Тюменской области в кратчайшие сроки³.

Резюмируем сказанное. С начала нефтегазового освоения государственная политика в плане создания предприятий по ремонту и эксплуатации автодорог в северных районах Западной Сибири имела непоследовательный характер. Для текущего ремонта ведомственных автодорог, которые интенсивно эксплуатировались нефтяниками и газовиками, не были организованы специализированные тресты и отсутствовал единый подрядчик. К этой деятельности привлекались организации непрофильной направленности. Предприятия, технологически ориентированные на ремонт дорожного покрытия, появились лишь в 1973 г., когда были введены в строй первые ведомственные автомагистрали. На обращения окружных и региональных властей отраслевые министерства реагировали несвоевременно.

Отсутствие комплексной стратегии в автодорожном строительстве приводило к тому, что принимались ситуационные решения теми ведомствами, которые содержали межпромысловые автодороги (Миннефтепром, Мингазпром СССР): они создавали специализированные управления, осуществляли постоянные реорганизации трестов. В результате были образованы автодорожные ремонтно-строительные тресты в объединениях Главтюменнефтегаза. Однако такие меры имели краткосрочный эффект для решения транспортных проблем. Массовое разрушение дорожного покрытия на межпромысловых автомагистралях ЗСНГК в 1983 г. стало ярким примером недостаточного внимания региональных властей и ряда ведомств к практике эксплуатации и ремонта автодорог. К преодолению проблемы ведомственности в автодорожном строительстве региональные элиты, министерства и ведомства приступили в середине 1980-х гг., что было подтверждено решениями правительства.

Развитие ремонтно-строительных предприятий на севере Тюменской области сдерживалось не только суровыми природно-климатическими условиями, нехваткой материально-технических ресурсов, но и межведомственной разобщенностью, осложнявшей взаимодействие территорий на различных уровнях – как на окружном, так и на региональном. Среди министерств имело место превалирование отраслевых, узковедомственных интересов, что приводило к трудностям в создании единого взаимосвязанного социального пространства, затрудняло транспортные коммуникации, сдерживало социально-экономическое развитие автономных округов Тюменской области.

Список источников:

- Белорусов Д.В. Специфические особенности Западно-Сибирского народнохозяйственного комплекса // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. Вып. 12. М., 1967. С. 124–136.
- Бурханов В.Ф. Экономическое освоение зоны Севера СССР и формирование в ней опорной транспортной сети // Проблемы Севера. Транспорт. Вып. 20. М., 1979. С. 14–20.
- Иванов Б.В. К гипотезе транспортного освоения Обского Севера // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. Вып. 12. М., 1967. С. 172–180.
- Карягин И.Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири. М., 1975. 144 с.
- Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1978. 160 с.
- Каючкин Н.П. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск, 2003. 166 с.
- Коваленко Е.П. Главная дорога. Сургут, 2006. 251 с.
- Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989 гг.). Тюмень, 2006. 184 с.
- Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. 152 с.
- Ламин В.А., Тимошенко А.И. Индустриальное освоение Ямала в 1960–2000 гг.: проблемы изучения // История Ямала: дискуссии и научные решения. Салехард; Екатеринбург, 2006. С. 188–202.
- Пашков Н.М. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по созданию и развитию нефтегазового комплекса, 1964–1980 гг. Томск, 1988. 241 с.
- Прищепа А.И. Из истории развития городского транспорта Сургута (конец 1960-х – начало 1990-х гг.) // Северная цивилизация: становление, проблемы, перспективы. Сургут, 2004. С. 310–312.
- Прищепа А.И. Как строили автомобильные дороги в Сургуте // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1 (1). С. 79–82.

¹ МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 535. Л. 168; Д. 618. Л. 119.

² Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска (ОПДАДПДАГН). Ф. 97. Оп. 1. Д. 9. Л. 14; Д. 31. Л. 19.

³ В устранении последствий стихийного бедствия не участвовали организации Минтрансстроя СССР.

Прищепа А.И. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции // Актуальные вопросы истории Западной Сибири. Сургут, 2008. С. 166–176.

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 [и др.]. Нижневартовск, 2015. 187 с.

Состояние и направления дальнейшей реализации программы комплексного развития нефтедобывающей промышленности Западной Сибири / Е.П. Ефремов [и др.] // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Новосибирск, 1983. С. 57–90.

Харитонов В.Н. Формирование Нижневартовского промышленного узла // Тенденции экономического развития Сибири (1961–1975 гг.). Новосибирск, 1980. С. 206–235.

Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016. 584 с.

References:

Belorusov, D. V. (1967) Specificicheskie osobennosti Zapadno-Sibirskogo narodnohozyajstvennogo kompleksa [Specific features of the West Siberian National Economic Complex]. In: *Problemy Severa. Voprosy promyshlennogo razvitiya rajonov Severa. Vol. 12*. Moscow, pp. 124–136 (in Russian).

Burhanov, V. F. (1979) Ekonomicheskoe osvoenie zony Severa SSSR i formirovanie v nej opornoj transportnoj seti [Economic Development of the Zone of the North of the USSR and the Formation of a Supporting Transport Network in It]. In: *Problemy Severa. Voprosy promyshlennogo razvitiya rajonov Severa. Vol. 20*. Moscow, pp. 14–20 (in Russian).

Cys', V. V., Cys', O. P., Alekseeva, L. V., Sapozhnikova, N. V., Terent'eva, N. V. & Knizhnikov, V. S. (2015) *Samotlor: pervye iz pervyh (o stroitel'stve vnutripromyslovykh dorog, osnovanij kustovykh ploshchadok i o roli transportnikov v podgotovitel'nykh rabotah na mestorozhdenii v 1960–1980 gg.)* [*Samotlor: the First of the First (on the Construction of In-Field Roads, the Foundations of Bush Sites and on the Role of Transport Workers in Preparatory Work at the Field in the 1960s – 1980s)*]. Nizhnevarтовск. 187 p. (in Russian).

Efremov, E. P., Mihalev, M. K., Churikov, L. I. & Chudnovskij, G. L. (1983) Sostoyanie i napravleniya dal'nejshej realizacii programmy kompleksnogo razvitiya nefte dobyvayushchej promyshlennosti Zapadnoj Sibiri [Status and Directions of Further Implementation of the Program of Integrated Development of the Oil Industry in Western Siberia]. In: *Problemy razvitiya Zapadno-Sibirskogo nefte gazovogo kompleksa*. Novosibirsk, pp. 57–90 (in Russian).

Haritonova, V. N. (1980) Formirovanie Nizhnevarтовского промышленного узла [Formation of the Nizhnevarтовск Industrial Hub]. In: *Tendencii ekonomicheskogo razvitiya Sibiri (1961–1975 gg.)*. Novosibirsk, pp. 206–235 (in Russian).

Ivanov, B. V. (1967) K gipoteze transportnogo osvoeniya Obskogo Severa [Towards the Hypothesis of the Transport Development of the Ob North]. In: *Problemy Severa. Voprosy promyshlennogo razvitiya rajonov Severa. Vol. 12*. Moscow, pp. 172–180 (in Russian).

Karyagin, I. D. (1975) *Ekonomicheskie problemy razvitiya neftyanoy promyshlennosti Zapadnoj Sibiri* [Economic Problems of the Development of the oil industry in Western Siberia]. Moscow. 144 p. (in Russian).

Karyagin, I. D., Bulatov, V. S. & Tandalov V. V. (1978) *Razvitie gazovoj promyshlennosti severa Tyumenskoj oblasti* [Development of the Gas Industry in the North of the Tyumen Region]. Moscow. 160 p. (in Russian).

Kayuchkin, N. P. (2003) *Geograficheskie osnovy transportnogo osvoeniya territorii* [Geographical Bases of Transport Development of the Territory]. Novosibirsk. 166 p. (in Russian).

Koleva, G. Yu. (2005) *Zapadno-Sibirskij nefte gazovyj kompleks: istoriya stanovleniya* [West Siberian Oil and Gas Complex: the History of Its Formation]. Vol. 1. Tyumen. 152 p. (in Russian).

Koleva, G. Yu. (2006) *Dobyvayushchie otrasli Zapadno-Sibirskogo nefte gazovogo kompleksa (1977–1989 gg.)* [Extractive Industries of the West Siberian Oil and Gas Complex (1977–1989)]. Tyumen. 184 p. (in Russian).

Kovalenko, E. P. (2006) *Glavnaya doroga* [Main road]. Surgut. 251 p. (in Russian).

Lamin, V. A. & Timoshenko, A. I. Industrial'noe osvoenie Yamala v 1960–2000 gg.: problemy izucheniya [Industrial Development of Yamal in 1960–2000: Problems of Studying]. In: *Istoriya Yamala: diskussii i nauchnye resheniya*. Salekhard ; Ekaterinburg, pp. 188–202 (in Russian).

Pashkov, N. M. (1988) *Deyatel'nost' partijnykh organizacij Zapadnoj Sibiri po sozdaniyu i razvitiyu nefte gazovogo kompleksa, 1964–1980 gg.* [Activities of the Party Organizations of Western Siberia on the Creation and Development of the Oil and Gas Complex, 1964–1980]. Tomsk. 241 p. (in Russian).

Prishchepa, A. I. (2004) Iz istorii razvitiya gorodskogo transporta Surguta (konec 1960-h – nachalo 1990-h gg.) [From the History of Surgut Urban Transport Development (Late 1960s – Early 1990s)]. In: *Severnaya civilizaciya: stanovlenie, problemy, perspektivy*. Surgut, pp. 310–312 (in Russian).

Prishchepa, A. I. (2008) Pervye transportnye arterii Zapadno-Sibirskoj nefte gazovoj provincii [The First Transport Arteries of the West Siberian Oil and Gas Province]. In: *Aktual'nye voprosy istorii Zapadnoj Sibiri*. Surgut, pp. 166–176 (in Russian).

Prishchepa, A. I. (2013) Kak stroili avtomobil'nye dorogi v Surgute [How Roads were Built in Surgut]. *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta*. (1 (1)), 79–82 (in Russian).

Shenk, F. B. (2016) *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i social'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog* [Train to Modernity. Mobility and Social Space of Russia in the Age of Railways]. Moscow. 584 p. (in Russian).

Информация об авторе

С.И. Веселов – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры истории России Сургутского государственного университета, Сургут, Россия.

https://www.elibrary.ru/author_items.asp?authorid=988478.

Information about the author

S.I. Veselov – PhD in History, Senior Lecturer, Department of Russian History, Surgut State University, Surgut, Russia.

https://www.elibrary.ru/author_items.asp?authorid=988478.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 21.03.2022;
Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 11.04.2022;
Принята к публикации / Accepted for publication 12.04.2022.