БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ
«СУРГУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи

Веселов Севостьян Игоревич

АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1963-1991 ГГ.

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук, профессор
Прищепа Александр Иванович

Сургут – 2019

Содержание

Введение…….3

Глава 1. Инженерно-техническое проектирование и материально-техническое снабжение автодорожного строительства ……..32

1.1. Проектно-изыскательное обоснование автодорожного строительства ……...32

1.2. Обеспечение строительными материалами…….66

1.3. Оснащение предприятий дорожно-строительной техникой и её применение…….94

Глава 2. Организационно-кадровое и социальное обеспечение автодорожной отрасли Севера Западной Сибири……..……....119

2. 1. Формирование системы управления автодорожным строительством……...119

2.2. Комплектование и подготовка кадров в автодорожном строительстве……..147

2.3. Социально-бытовые условия дорожных строителей ……..……177

Глава 3. Создание опорной сети автомобильных дорог на Севере Западной Сибири……..……...199

3.1. Формирование автодорожной сети (1963-1977 гг.)……..199

3.2. Ускорение строительства автодорог (1977-1980 гг.)……....235

3.3. Форсирование автодорожного строительства (1980 – 1991 гг.)……..256

Заключение…….....285

Список использованных источников и литературы……..293

Приложение…….....316

Введение

Актуальность. Автомобильные дороги в России имеют огромное социально-экономическое значение. Их роль особенно возросла во второй половине XX в. в связи с массовой автомобилизацией советской экономики, связанной с появлением новых отраслей производства в народном хозяйстве регионов, общим социально-экономическим развитием СССР. Именно во второй половине XX в. степенью развитости автодорожной сети во многом были обусловлены вопросы транспортной доступности областей и регионов огромной страны. От состояния и интенсивности создания автодорожных коммуникаций зависело военно-стратегическое положение страны. Поэтому автодорожное строительство приобрело решающее значение в становлении и развитии крупных территориально-производственных комплексов страны и решении стратегических социально-экономических задач советского государства.

Особое значение строительство автомобильных дорог имело для освоения северных территорий. В нач. 1960-х гг. самым приоритетным регионом транспортного освоения стал Север Западной Сибири. Открытие нефтегазовых месторождений на этой территории потребовало создания транспортной инфраструктуры в сложных природно-климатических и инженерно-геологических условиях. Дорожные строители в относительно короткий исторический период создали в заболоченных и труднодоступных районах сеть автодорог с усовершенствованным покрытием. Формирование автодорожной сети на территории Западно-Сибирского нефтегазового комплекса позволило обеспечить добывающие предприятия надежным транспортным сообщением между городами, поселками и, что очень важно, между нефтегазовыми месторождениями. Помимо того, дорожные строители сыграли решающую роль в создании сети аэродромов в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири.

В современных условиях подтверждается значение транспортной инфраструктуры на территории Крымского полуострова, где осуществлено сооружение крупных транспортных объектов. Главными из них являются

автомобильные дороги и мосты. В настоящее время исследование истории строительства транспортной инфраструктуры получило новый вектор развития. Он определяется усиленным вниманием государства к этой тематике. Прежде всего, это выражается в изменении государственной Транспортной стратегии России. Согласно новой редакции, целью Транспортной стратегии российского государства до 2030 г. является «формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»[1]. В этом документе подчеркивается, что из-за недостаточной развитости транспортной инфраструктуры сдерживается комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений в Сибири и на Дальнем Востоке.

Объектом исследования является автомобильно-дорожное строительство Советского Союза как составная часть строительного комплекса.

Предметом изучения выступает процесс формирования и развития опорной сети автомобильных дорог в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера Западной Сибири.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1963 г. по 1991 г. Этот период связан с активным транспортным освоением нефтегазоносных районов Севера Западной Сибири. Нижняя граница исследования обусловлена началом формирования государственной политики автодорожного строительства на Севере Западной Сибири, получившее отражение в постановлении Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г. Верхняя граница исследования относится к ноябрю 1991 г., когда было упразднено Министерство транспортного строительства СССР. В это время начались процессы разгосударствления дорожно-строительных предприятий в условиях нараставшего распада нефтегазового комплекса, разрушения системы

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: одобрена распоряжением Правительства РФ № 1032-р от 11 июня 2014 г. URL: http://rosavtodor.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda/911 (дата обращения: 27.08.2018).

централизованного управления автодорожным строительством и последовавшего акционирования дорожно-строительных предприятий, их вхождения в рыночные отношения.

Территориальные рамки исследования охватывают Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа Тюменской области, где сформировалась главная топливно-энергетическая база страны. Именно северные районы Западной Сибири обеспечивают добычу 70% нефти и более 90% газа. В исследуемый период протяженность автодорог с твердым покрытием возросла здесь в 78 раз, то есть с 0,2 тыс. км до 15,9 тыс. км[2]. В настоящее время протяженность автомобильных дорог в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах составляет 18 тыс. км.

Степень изученности темы. В историографии темы выделяются два крупных этапа – советский и постсоветский. В методологическом плане эти этапы отличались теоретическими подходами к заданной теме, что было обусловлено сменой господствующей идеологии в гуманитарных науках.

В рамках первого этапа автодорожное строительство анализировалось в русле общего развития транспорта, предполагавшего его качественное совершенствование в период социалистического строительства. Создание сети автодорог на территории СССР являлось предметом анализа, прежде всего, экономистов и географов. Впоследствии к изучению строительства транспортной инфраструктуры подключились историки.

Литературу, в которой нашла отражение история строительства автодорог в Западной Сибири, можно разделить на 3 группы. К первой группе относятся работы общетеоретического плана, в которых показывались достижения развития отечественного транспорта в годы советской власти[3]. В этих работах представлен

---

[2] Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. Тюмень, 1987. С. 84; Статистический ежегодник: Тюменская область (1990-2016). Тюмень, 2017. Ч. II. С. 221.

[3] Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977; Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы. М., 1985; Транспорт Страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития; Зотов Д.К. Проблемы развития транспорта СССР. М., 1990; Бирюков В.Е. Транспорт в двенадцатой пятилетке. М., 1986; Громов Н.Н. Транспортный комплекс в одиннадцатой пятилетке. М., 1981.

анализ формирования и развития автомобильного транспорта СССР с широким привлечением законодательных актов, статистических материалов и других источников. В них выявлены основные организационные формы, перспективы развития и проблемы магистральных видов транспорта, использовавшихся в народном хозяйстве страны. Отличительной чертой общих работ по развитию транспортного комплекса СССР является попытка комплексного анализа проблем различных видов транспорта. В них исследовались основы технической политики при создании транспортной системы на территории СССР. В работах советских экономистов отмечалось, что сеть автодорог была сформирована в основном после Великой Отечественной войны. Если до 1940 г. в СССР было построено 143 тыс. км автодорог с твердым покрытием, то к 1985 г. сеть автодорог составляла 812 тыс. км[4]. Тем не менее, в этой группе историко-экономических исследований не был произведен анализ качества строительства сети автомобильных дорог. Практически не анализировались проблемы проектирования автодорог и его значение в транспортном строительстве.

Среди экономических работ выделяются исследования С.В. Славина[5]. В монографии, изданной в 1961 г., ученый одним из первых показал, что формирование транспортной сети в северных районах СССР проходило несколько этапов. На первом этапе осваивались отдельные виды природных ресурсов, где создавались очаги промышленного освоения. Этому этапу соответствовало господство в транспортной сети преимущественно водных путей. С проведением железнодорожной магистрали начинался второй этап и мощный рост промышленных очагов, вовлечение осваиваемых природных ресурсов в хозяйственный оборот, тяготеющих к железной дороге. И только на третьем этапе начинается интенсивное развитие территории, увеличивается количество

---

[4] Зотов Д.К. Проблемы развития транспорта СССР. М., 1990. С. 172.

[5] Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961; Славин С.В. Советский Север. М., 1980; Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза. М., 1982; Громов Н.Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. Транспортное обслуживание северных районов СССР. М., 1982; Бурханов В.Ф. Экономическое освоение зоны Севера СССР и формирование в ней опорной транспортной сети // Проблемы Севера. Транспорт. 1979. Вып. 20. С. 14-20.

промышленных очагов, растут города, поселки, когда территория соединяется средствами круглогодичной связи, то есть автомобильными дорогами. Все вышеуказанные этапы по подсчетам С.В. Славина проходили большинство северных районов СССР, так как эта последовательность обуславливалась наиболее рациональными затратами, что особенно было актуально для Севера Западной Сибири. Противоположную точку зрения высказывали в своих исследованиях Б.В. Иванов, Л.И. Колесов[6]. Они считали, что на первом этапе транспортного освоения строительство автомобильных дорог должно было увязываться с параллельными естественными речными путями. Предлагалось построить сквозную автомобильную дорогу Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск – Стрежевое – Каргасок – Киреевск – Томск, и только на втором этапе проложить железнодорожную магистраль. Тем самым исследователи, на первый план выдвигали автомобильные дороги и их строительство в районах нефтегазового освоения.

Транспортное освоение в работах В.Ф. Бурханова, А.А. Громова, А.Д. Чудновского представлялось как неотъемлемое единство железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного транспорта с преобладанием в нем железнодорожного и водного транспорта, которые служили каркасом транспортной сети Севера Сибири. Создание опорной транспортной сети, по их расчетам, должно было дать большой экономический и социальный эффект, который выражался в снижении транспортных издержек на перевозки в районах Севера; снижении численности персонала, занятого на перевозках[7]. За эту схему развития транспорта выступали эконом-географы Г.П. Кобылковский, Ю.Ф. Шишков, В.А. Лисов. Они рассчитали, что для обеспечения каждого месторождения хотя бы одной автодорожной связью необходимо построить

---

[6] Иванов Б.В., Колесов Л.С. К гипотезе транспортного освоения Обского Севера // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. М., 1967. Вып. 12. С. 172-180; Иванов Б.В. О рациональных принципах развития основной транспортной сети Сибири // Развитие и размещение производительных сил Сибири. Новосибирск, 1969. С. 1-22.

[7] Бурханов В.Ф. Экономическое освоение зоны Севера СССР и формирование в ней опорной транспортной сети // Проблемы Севера. Транспорт. 1979. Вып. 20. С. 19; Громов Н.Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. Транспортное обслуживание северных районов СССР. М., 1982. С. 20.

несколько тысяч километров автодорог, но такую сеть за короткое время было невозможно создать. В этой связи ученые придавали определяющее значение в развитии транспортной системы нефтегазового комплекса, построенной железной дороге и сезонным видам транспорта: речной, морской и автозимники[8].

При этом в экономической литературе признавалось, что обеспеченность автомобильными дорогами районов Сибири и Дальнего Востока недостаточна и ведет к большим экономическим издержкам[9]. Экономист В. Н. Харитонова первая подняла проблему недостатка капитальных вложений в автодорожном строительстве. Экономия на строительстве автодорог привела к повышенным капитальным вложениям в бурение и разработку нефтегазовых месторождений. С ней соглашался академик Б.П. Орлов, который отмечал, что пренебрежение автодорожным строительством в пионерном освоении привело к повышенному износу автомобилей и перерасходу горючего в условиях повсеместного бездорожья[10].

В 1980-х гг. транспортной тематикой занимались научные коллективы ряда вузов. В сборнике статей новосибирских экономистов Института экономики и организации промышленного производства отмечалось, что при создании транспортной сети на Севере Западной Сибири отставание строительства универсальных видов транспорта приводило к чрезмерной эксплуатации автодорог с твердым покрытием[11]. Гипертрофированное развитие западных

---

[8] Кобылковский Г.П., Шишков Ю.Ф., Лисов В.А. Комплексное развитие транспорта нефтегазоносных районов Западной Сибири // Промышленный транспорт. 1979. № 5. С. 2-4; Он же. Формирование транспортной сети в малоосвоенных районах (на примере Севера Западной Сибири) // Формирование и развитие сетей путей сообщения единой транспортной системы СССР (на примере регионов Урала и Западной Сибири). Свердловск, 1977. С. 87-90.

[9] Харитонова В.Н. Формирование Нижневартовского промышленного узла // Тенденции экономического развития Сибири (1961-1975 гг.). Новосибирск, 1980. С. 206-235; Павловский И.Г. Проблемы и перспективы развития транспорта (Сибири и Дальнего Востока). М., 1980; Пляскина Н.И., Савиных О.В., Скоробогатова В.И., Харитонова В.Н. Анализ стратегии развития ЗСНГК с использованием сетевой модели // Совершенствование планирования и управления нефтегазовым комплексом. Новосибирск, 1986. С. 123-144.

[10] Орлов Б.П. Сибирь сегодня: проблемы и решения. М., 1974; Он же. Сибирь: шаги индустрии. М., 1988.

[11] Рипинен Н.А. Проблемы транспортного обеспечения связей Сибири с народнохозяйственным комплексом страны // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб.

выходов трубопроводной системы в 15 раз превысило мощности южных и восточных трубопроводов. Исследователи справедливо подчеркивали, что сдерживающим фактором повышения эксплуатационных характеристик сети автодорог являлась их ведомственная принадлежность.

Проблемы транспортного освоения Севера Западной Сибири были затронуты в работах экономистов И.Д. Карягина, В.С. Булатова, В.В. Тандалова[12]. Экономист И.Д. Карягин в своей работе показал, что дорожные строители не обеспечивали опережающих темпов строительства транспортной инфраструктуры в Среднеобском нефтедобывающем районе. Он справедливо полагал, что отсутствие генеральной схемы развития путей сообщения вносило неясность в транспортное обеспечение нефтегазодобывающих районов. Совместные исследования И.Д. Карягина и В.С. Булатова, В.В. Тандалова выявили отставание в транспортном освоении Надымского и Уренгойского газодобывающих районов. В результате медленного разворота работ на месторождениях основными транспортными коммуникациями являлись грунтово-лежневые автодороги и зимники.

Ко второй группе исследований относятся работы географов, освещавшие уровень транспортной доступности территории, межрайонные транспортные связи[13]. В центре внимания географов находились проблемы пространственной эволюции транспортных сетей. В работах географа Н.П. Каючкина анализировались географические проблемы формирования транспортной сети в Тюменской области. Исследователь считал, что отрицательное воздействие на

науч. тр. ИЭ и ОП СО АН СССР. Новосибирск, 1987. С. 101-118; Харитонова В.Н. Особенности формирования ТПК нефтегазовых районов Западной Сибири // Там же. С. 118-128; Скоробогатова В.И. Экономическая оценка последствий отставания транспортной инфраструктуры (на примере Уренгойского ПУ) // Там же. С. 128-144.

[12] Карягин И.Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири. М., 1975; Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1978.

[13] Каючкин Н.П. Экономико-географические проблемы развития транспорта Тюменской области: автореф. дис. … канд. геогр. наук. Иркутск, 1972; Он же. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск, 2003; Он же. Проблемы географии транспорта Тюменской области // Сибирский географический сборник. 1975. Вып. 11. С. 61-104.

автодорожное строительство оказывает чрезмерная обводненность и заболоченность территории, почти повсеместное распространение супесей и суглинков, снегазаносимость и другие факторы, которые приводили к значительному удорожанию строительства 1 км автодороги. По мнению Н.П. Каючкина, роль основного звена в транспортном освоении могли выполнить только железные дороги. Притом автомобильные дороги в то время могли обеспечивать лишь внутрирайонное автодорожное сообщение[14].

Особо следует выделить работы известного географа С.А. Тархова, который проследил эволюцию транспортных сетей в Ханты-Мансийском округе[15]. Его исследования отличаются всесторонним подходом к рассмотрению проблемы формирования автодорожной сети в округе. С.А. Тархов выделил несколько периодов транспортного освоения. С середины XIX века в формировании транспортной сети округа преобладало линейное освоение приречного пространства в связи с началом пароходного сообщения, которое прослеживается до 30-50-х гг. XX века. В конце 1950-х гг. начинался второй этап развития транспортных сетей путем очагового лесопромышленного освоения. В результате этого юго-западная часть округа превратилась в лесосырьевой «придаток» Свердловской области, которая потребляла древесину округа на своих предприятиях. По мнению ученого, в 1960–1980-е гг. прослеживается этап фрагментарного нефтегазового освоения. На этом этапе были созданы локальные (очаговые) автодорожные сети или дорожные кластеры. В это время в округе сформировались три основных локальных автодорожных кластера – Сургутский, Нефтеюганский, Нижневартовский. Внутри них были сконцентрированы основные автодороги, по которым осуществлялась связи с нефтегазовыми месторождениями. Консолидирующее освоение, по мнению С.А. Тархова,

---

[14] Каючкин Н.П. Экономико-географические проблемы развития транспорта Тюменской области: автореф. дис. … канд. геогр. наук. Иркутск, 1972. С. 13-18.

[15] Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск; М., 2005; он же. Транспортная связность и проницаемость территории // Пространство, люди, экономика Югры. Социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа. М., 2007. С. 130-162.

началось в конце 1980-х – начале 1990-х гг. когда локальные автодорожные сети стали частью единой транспортной системы России.

В целом, историографический обзор показывает, что в работах экономистов и географов лишь фрагментарно затрагивались проблемы автодорожного строительства. В основном анализировались количественные показатели капитальных вложений, их диспропорции, транспортная доступность территории, формирование локальных автодорожных сетей. Однако, данные проблемы рассматривались без учета исторического опыта развития транспортной инфраструктуры.

В третью группу исследований вошли специальные исследования истории дорожного строительства. В них отмечались как заметные достижения, так и определенные недостатки в дорожном строительстве, а основное внимание уделялось роли партийных организаций. Труды А.С. Кудрявцева заложили историческое направление в изучении дорожного строительства[16] В своих «Очерках» автор показал на богатом фактическом материале развитие дорожного строительства в России с древнейших времен и до сер. 1950-х гг. В основе его исследования лежали архивные материалы, которые позволили автору изучить достижения отечественных первопроходцев дорожной отрасли. В частности, им было показано то, что транспортная отсталость страны привела Россию к поражению в Крымской войне.

Комплексным исследованием дорожного строительства в историко-техническом аспекте является монография профессора Московского автомобильно-дорожного института В.Ф. Бабкова[17]. Автор этого исследования показал развитие дорожно-строительной отрасли на различных этапах её истории в России, странах Европы и Америки. В книге была проанализирована эволюция техники дорожного строительства с учетом новых идей в пространственном и ландшафтном проектировании дорог. При этом В.Ф. Бабков подчеркивал, что в

[16] Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 1. Дооктябрьский период. М., 1951; он же. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 2. Послеоктябрьский период. М., 1957.
[17] Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988.

исключительно сложных условиях сооружались подъездные дороги к нефтяным и газовым месторождениям в Западной Сибири, которые изначально проектировались и строились по упрощенным техническим условиям, рассчитанным на кратковременные сроки перевозок материалов и оборудования.

Существенный вклад в изучение проблем автодорожного строительства внесли диссертационные исследования отдельных регионов СССР. Так, ещё в 1960–1980-е гг. было исследовано развитие автомобильного транспорта в Восточной Сибири, юге Западной Сибири, а также в Казахстане, Республике Коми[18].

В начале 1990-х гг. в связи с демонтажем командно-административной системы и распадом СССР сменились методологические подходы к изучению истории дорожного строительства. Историческая наука обогатились новой методологией, рассматривая историю транспортного освоения территории СССР не только через призму партийного руководства деятельностью дорожно-строительных организаций, но и широко используя теорию модернизации в исследовании локальной истории отдельных регионов России. Кроме того, в изучении данной тематики расширился круг рассматриваемых проблем, а также территориальный охват исследований.

В середине 1990-х гг. предпринимались попытки проанализировать развитие отечественной сети автодорог, дорожного машиностроения, проектирования, кадровой политики в нескольких коллективных монографиях «Дороги России: исторический аспект» и «Дороги России: страницы истории дорожного дела»[19]. В этих работах на обширном материале было показано

---

[18] Момотова Т.Н. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по развитию автомобильного транспорта в годы семилетки (1959–1965 гг.): дис. … канд. ист. наук. Томск, 1972; Соловьев С.А. Деятельность партийных организаций Восточной Сибири по мобилизации трудящихся на дальнейшее развитие и совершенствование автомобильного транспорта в период восьмой пятилетки (1966–1970 гг.): дис. … канд. ист. наук. Иркутск, 1978; Киздарбеков Б. История развития автомобильного транспорта Казахстана (1959–1970): автореф. дис. … канд. ист. наук. Алма-Ата, 1981; Дмитриков М.П. Создание единой транспортной системы Коми АССР (1938–1960 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук. Л., 1986.

[19] Дороги России: исторический аспект. Под ред. А.А. Надежко. М., 1996; Дороги России: страницы истории дорожного дела. Под ред. О.В. Скворцова. М., 1996.

историческое развитие дорожного строительства России, а также проанализирована роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии страны. В общем контексте развития автодорожного строительства авторы монографий отметили большую роль сооружения автодорог при освоении сильно заболоченных пространств Западной Сибири. Вместе с тем, авторы, сконцентрировав внимание на Министерстве автомобильных дорог РСФСР и его организациях, не дали должной оценки деятельности общесоюзного Министерства транспортного строительства СССР, тогда как значительные, если не главные, объёмы автодорожного строительства были сосредоточены в строительных организациях Минтрансстроя. В целом, в работах по истории автодорог России высоко оценивается роль Минавтодора РСФСР и его первого министра А.А. Николаева. Исследователи, ссылаясь на воспоминания современников, описываемых событий, пришли к выводу, что период 1960–1980-х гг. был «золотым веком» автодорожного строительства на территории РСФСР.

В первое десятилетие XXI века отечественная историография заметно пополнилась диссертационными исследованиями истории автодорожного строительства на юге Дальнего Востока, Дагестане, Воронежской области и Республике Коми[20]. Предметом исторического анализа стали ранее не исследованные проблемы принудительного труда заключенных. В этой связи вызывает интерес работа о строительстве автомагистрали Москва – Минск[21].

---

[20] Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР (30-е – сер. 80-х гг. XX века). Исторический опыт: автореф. дис. … канд. ист. наук. Владивосток, 2001; Алилов А.Н. Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане: 1901–1965 гг.: автореф. дис. … д-ра ист. наук. Махачкала, 2010; Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках: автореф. дис. … канд. ист. наук. Воронеж, 2004; Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики Коми (1917-1945 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук. Ярославль, 2015.

[21] Корнилова О.В. Вяземлаг и строительство автомагистрали Москва – Минск (1936-1941 гг.): особенности использования принудительного труда: автореф. дис. … канд. ист. наук. Брянск, 2013; Корнилова О.В. Строительство автомагистрали Москва – Минск. 1936–1941 гг. // Вопросы истории. 2012. № 1. С. 149-154.

Помимо того, в фокусе истории автодорожного строительства оказались объекты локальной истории городов и районов России[22].

Среди современных работ по истории дорожного строительства следует отметить исследования историка М.А. Ковальчука. В его работе на основе широкого круга источников был показан опыт строительства грунтовых автодорог на Дальнем Востоке России в середине XVII – начале XX вв. Фундаментальностью отличается монография В.Г. Сметанко, М.А. Ковальчука, Н.Ф. Цехместера, в которой показано организация автодорожной отрасли и её функционирование на Дальнем Востоке в 1917-1960 гг.[23]

В начале 2010-х гг. в разработку истории автомобильного транспорта включились томские историки, которые предприняли попытку обобщения истории становления и совершенствование путей сообщения в России. В их исследованиях было проанализировано развитие дорожного и мостового хозяйства, начиная с эпохи Древнерусского государства до современности. Авторы работы справедливо отмечали, что расцвет в автодорожном строительстве совпадает с укреплением центральной власти[24].

Историографию автодорожного строительства на Севере Западной Сибири открывают в основном труды сибирских историков. В конце 1990-х–2010-е годы был опубликован ряд совместных исследований В.А. Ламина, В.Ю. Пленкина, В.Я. Ткаченко, А.И. Тимошенко[25]. В них был представлен анализ проектов транспортного освоения Западно-Сибирского региона. По мнению авторов исследования, отечественная транспортная система развивалась по радиальной

---

[22] Бажанов А.И. История дорожного строительства в Санкт-Петербурге – Ленинграде. СПб., 1996; Гулямов Ф.О. Гужевые и автомобильные дороги: История дорожного дела в Вятском крае. Киров, 1996; Дороги Карелии: с древнейших времен до наших дней. СПб., 1999.

[23] Ковальчук М.А. Грунтовые дороги Дальнего Востока (середина XVII – начало XX вв.). Хабаровск, 2005; Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Н.Ф. Цехместер. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917-1960 гг.). Хабаровск, 2008.

[24] Бойко В.П. Исторические очерки строительства дорог и мостов: монография / В.П. Бойко, В.Н. Ефименко, А.П. Кадесников, В.М. Картопольцев, В.Н. Музалев. Томск, 2012.

[25] Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург, 1999; Ламин В.А., Тимошенко А.И. Роль транспортных путей в освоении Сибири // Уральский исторический вестник. № 2 (35). Екатеринбург, 2012. С. 37-47.

схеме, то есть все дороги начинались в государственно-политическом центре или строились по направлению к нему. В этих работах, авторы пришли к выводу, что в круглогодичных транспортных коммуникациях России превалирует железнодорожный транспорт. Автодорожные коммуникации получили незначительное развитие.

В 1999 г. была опубликована работа «История автомобильных дорог Тюменской области»[26], в которой тюменские краеведы О.В. Иванов и А.С. Иваненко предприняли попытку охарактеризовать историю развития сети автодорог в регионе. Однако, в своей работе исследователи ограничили научный поиск только югом Тюменской области. В ходе подготовки этой работы авторы привлекли широкий круг архивных материалов, использовали методы «устной истории», воспоминания дорожных строителей «Тюменьавтодора» и сумели показать динамику строительства автодорог на юге Тюменской области. Вместе с тем, авторы фрагментарно отразили проблемы создания сети автодорог на Севере Тюменской области. Слабо была показана деятельность «Тюменьавтодора» в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах, а также подведомственного Управления северных автомобильных дорог («Севераавтодор»).

В 2000-е гг. транспортная тематика стала все чаще привлекаться историками в качестве предмета анализа. Проблемы дорожного строительства на территории современной Тюменской области в 1917 – 1941 гг. изучил тюменский историк И.П. Климов. Исследователь отметил ряд особенностей транспортной конфигурации северных территорий, заключавшихся в том, что в экономических и культурных связях они тяготели к Среднему Уралу. Им было показано, что техническая реконструкция транспорта на Урале не была осуществлена. Поэтому не удалось организовать регулярное движение автотранспорта на северных автомагистралях. В связи с этим уральский транспорт работал с большим перенапряжением. Историк отметил, что уже в те годы велась подготовка проектно-сметной документации автодороги Тюмень – Тобольск, а также

[26] Иванов О.В. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень, 1999.

предпринимались попытки изыскательских работ по автодороге Тобольск – Самарово[27].

Однако главным предметом исследований тюменских историков стала история становления и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Основоположником этого направления является Н.М. Пашков. Он первым показал, что сдерживающим фактором в нефтегазовом освоении являлось отсутствие сети автомобильных и железных дорог[28]. Более детально анализировались проблемы автодорожного строительства в работах В.П. Карпова, Г.Ю. Колевой[29]. Историки изучили государственную политику в области разработки стратегии нефтегазового комплекса, развитие добывающих отраслей, формирование материально-технической базы строительства и кадрового обеспечения. В.П. Карпов проанализировал динамику ввода автодорог в Тюменской области. Он отметил, что в начале нефтегазового освоения в области имелось всего 200 км автодорог с твердым покрытием и указывал, что определило ведущую роль водного транспорта на пионерном этапе нефтегазового строительства. Применительно к изучению строительства автодорог он справедливо полагал, что в нефтегазовом комплексе недостаточно эффективно был организован ремонт дорожно-строительной техники[30].

Общими недостатками развития строительства сети автомобильных дорог, по мнению Г.Ю. Колевой, стала нехватка строительных мощностей. В 1980-е годы началось интенсивное строительство 6 веток автодорог, центральное место

---

[27] Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.): автореф. дис. … д-ра ист. наук. Тюмень, 2006. С. 39, 46.

[28] Пашков Н.М. Формирование топливно-энергетического комплекса // Очерки истории Тюменской области. Тюмень, 1994. С. 219-228.

[29] Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень, 2005; Он же. Анатомия подвига. Человек в советской модели индустриализации Тюменского Севера. Тюмень, 2014; Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989 гг.). Тюмень, 2006; Она же. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления. Тюмень, 2005. Ч. 1, 2.; Она же. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960–2000-е гг.). Тюмень, 2010.

[30] Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень, 2005. С. 62; Он же. Анатомия подвига. Человек в советской модели индустриализации Тюменского Севера. Тюмень, 2014. С. 96.

среди которых занимала автодорога Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск. В её работах справедливо отмечены некоторые тенденции развития автодорожного строительства. Так, в докторской диссертации Г.Ю. Колевой на основе архивных материалов и данных статистики было показано, что развитие строительства автодорог ЗСНГК в 1980-е гг. приобрело интенсивный характер, но получило незавершенное решение: только в 1976-1989 гг. было построено более 11 тыс. км автодорог с твердым покрытием[31]. Вместе тем, в центре внимания тюменских историков находились лишь некоторые проблемы автодорожного строительства в ходе становления ЗСНГК. Преимущественно анализировалась протяженность автодорог, что не позволило ответить на вопрос об основных причинах его отставания в 1960–1970-е гг.

Попытку ответа на этот вопрос мы находим в работах историка А.И. Прищепы. В них автор комплексно рассматривает историю автодорожного транспорта наряду с авиационным и водным, как единую транспортную систему, нацеленную на обеспечение нефтегазодобывающей промышленности непрерывной транспортной связью. Автор показывает преимущественное внимание к ним на начальном этапе становления ЗСНГК и указывает на особенности природно-географического фактора Западной Сибири как основного тормозящего элемента строительства автомобильных и железнодорожных магистралей[32]. В этом ключе значимы и работы других сургутских историков по

---

[31] Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири (1964-1989 гг.): дис. … д-ра ист. наук. Тюмень, 2007. С. 110.

[32] 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; Он же. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005; Он же. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции // Актуальные вопросы истории Западной Сибири. Сургут, 2008. С. 166-176; Он же. Создание материальной базы строительства на Севере Западной Сибири (вторая половина XX века) // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 4 (20). С. 117-120; Он же. Как строили автомобильные дороги в Сургуте // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1. С. 79-82; Он же. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015.

истории становления и развития железнодорожного, речного и авиационного транспорта на Севере Западной Сибири[33].

Существенный научный интерес представляет работа нижневартовских историков[34]. В их коллективной работе анализировалось строительство транспортной инфраструктуры и освоение Самотлорского нефтяного месторождения дорожно-строительными и транспортными организациями в 1960–1980-е гг. На примере транспортного освоения Самотлора в их работе были рассмотрены организационно-управленческие и технологические основы строительства автодорог в болотистой местности, материально-техническое снабжение и социально-бытовые условия жизни трудовых коллективов автотранспортных предприятий. Авторы монографии отмечают, что несмотря на отсутствие магистральных видов транспорта в Нижневартовском районе, дорожным строителям удалось преодолеть препятствия и «опоясать» кольцом бетонных и лежневых автодорог Самотлорское и Белое озёра, благодаря постоянному поиску организационных форм в дорожно-строительных предприятиях и внедрению передовых для своего времени технологий строительства автодорог на болотах и торфяниках[35].

Перспективы и пути дальнейшего транспортного освоения Западной Сибири находились в центре внимания исследований сибирских историков. В 2011 г. вышел в свет сборник статей конференции «Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы» в г.

---

[33] Авимская М.А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук. Сургут, 2006; Харлова Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.: автореф. дис. … канд. ист. наук. Тюмень, 2012; Исмагилов А.А. Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.: дис. … канд. ист. наук. Екатеринбург, 2017.

[34] Цысь В.В., Цысь О.П., Алексеева Л.В., Сапожникова Н.В., Терентьева Н.В. Самотлор: первые из первых: (о строительстве внутрипромысловых дорог, оснований кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960-1980 гг.). Нижневартовск, 2015.

[35] Цысь В.В., Цысь О.П., Алексеева Л.В., Сапожникова Н.В., Терентьева Н.В. Указ. соч. С. 150-151.

Кемерово[36]. Исследователями был проанализирован большой круг организационных и технологических вопросов дальнейшего совершенствования автодорожной отрасли в Западной Сибири. Однако, историческое развитие сети автомобильных дорог на Севере Западной Сибири участниками конференции не было затронуто. Лишь в статье С.Н. Соколова и Д.В. Валинкевича частично анализировались перспективные магистральные сети автодорог в контексте современного периода развития городского автотранспорта общего пользования в г. Нижневартовске.

В рамках градостроительства и урбанизационных процессов, история транспорта Сургута получила освещение в работах А.Ю. Белинского, Н.П. Калязиной, И.Н. Стася. А.Ю. Белинский и Н.П. Калязина показали, что в результате усиленного нефтегазового освоения Сургут стал крупным центром автодорожных коммуникаций Среднего Приобья[37]. Историк И.Н. Стась сделал вывод, о том, что градостроительная политика формировалась в условиях борьбы ведомственных и региональных элит. Он отмечал, что развитие транспорта в ХМАО являлось мощным градообразующим фактором[38].

Проблемам организации и управления строительных предприятий посвящены работы Г.Л. Бороды, В.Н. Нагина, Б.С. Боева, А.М. Коротеева, Т.А. Беляева, Г.Г. Бессмертного, А.А. Долголюка[39]. Большинство исследователей были

---

[36] Белянин Д.Н. Развитие дорожной системы Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II Межд. науч.-практ. конф. Кемерово, 2011. С. 38-52; Зяблицева С.В. Развитие дорожно-транспортных коммуникаций Западной Сибири в конце 1940-х – начале 1950-е годы // Там же. С. 52-56; Соколов С.Н., Валинкевич Д.В. Проблемы автомобильного транспорта в г. Нижневартовске // Там же. С. 198-203; Щеглов А.Ф. Основные направления реконструкции и развития автодорожной сети юга Тюменской области // Там же. С. 204-209; Карпинец А.Ю. Проблемы дорожного строительства в Томской губернии в начале XX в. // Там же. С. 57-63.

[37] Калязина Н.П. Транспортная инфраструктура // Промышленное и гражданское строительство. 2004. № 2. С. 31-33; Белинский А.Ю. Пассажирский транспорт в градостроительстве Севера. Л., 1980.

[38] Стась И.Н. Урбанизация Ханты-Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990-х гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук. Томск, 2014; он же. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири // Вестник Томского государственного университета. 2013. № 375. С. 102-105.

[39] Борода Г.Л., Нагин В.Н. Организационная структура управления транспортным строительством. М., 1987; Коротеев А.М., Беляев Т.А., Бессмертный Г.Г. Планирование,

склонны негативно оценивать многоступенчатость в транспортном строительстве. Так, историк А.А. Долголюк считал, что громоздкое многоуровневое построение структуры управления капитальным строительством было экономически невыгодно.

Кадровое обеспечение строительных организаций районов нового промышленного освоения Западной Сибири рассматривалась в работах Е.И. Пилипенко, В.В. Алексеева, Е.В. Логунова, В.Я. Лагунова, П.П. Шабанова, Г.Ю. Колевой[40]. Вопросы подготовки кадров и особенности воспитания молодых рабочих в строительных и добывающих предприятиях нефтегазового комплекса являлись предметом анализа В.И. Малькова, Г.М. Юрасовой, Н.М. Пашкова, В.П. Карпова[41].

Транспортное освоение сопровождалось созданием объектов социально-бытовой инфраструктуры и торгового обслуживания в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири. В основном дорожно-строительные предприятия являлись частью социально-бытовой инфраструктуры нефтегазовых и строительных организаций. Поэтому историография изучения социокультурной и бытовой инфраструктуры нефтегазового комплекса имеет непосредственное

организация и управление транспортным строительством. Под ред. А.М. Коротеева. М., 1989; Боев Б.С. Опыт совершенствования организации и управления строительной индустрией. М., 1987; Долголюк А.А. Сибирские строители в 1946-1970 гг. Новосибирск, 2013.

[40] Пилипенко Е.И. Формирование кадров строителей нефтегазового комплекса Западной Сибири // Из истории партийных организаций Западной Сибири и Урала (1917-1980 гг.). Тюмень, 1980. С. 52-66; Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя). Свердловск, 1987; Лагунов В.Я. Пути обеспечения нового нефтяного района страны инженерно-техническими кадрами в годы восьмой пятилетки // История Советской России: новые идеи, суждения. Тюмень, 1991. Ч. 2. С. 63-65; Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления. Тюмень, 2005. Ч. 2.

[41] Юрасова Г.М. Исторические аспекты формирования кадров в нефтяных районах Тюменской области // Ленинизм и современность: сб. ст. Тюмень, 1980. С. 208-212; Мальков В.И. Роль молодежи в развитии Тюменского нефтегазового комплекса в 1971-1975 годах // Там же. С. 224-226; Пашков Н.М. Социалистическое соревнование в коллективах нефтегазовой промышленности Западной Сибири: опыт и пути совершенствования // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С. 109-123; Карпов В.П. Экономическая подготовка в трудовых коллективах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С. 83-109.

отношение к дорожным строителям. Проблемы социально-бытового и торгового обеспечения поднимались в работах Н.В. Куксановой, Н.Ю. Гавриловой[42]. Историк Н.Ю. Гаврилова на обширном фактическом материале проанализировала социальную политику советского государства, демографические процессы, систему социально-бытового обеспечения районов нового промышленного освоения Западной Сибири. Исследователь справедливо отмечала, что низкий уровень жилищного обеспечения строителей приводил к повышенной текучести кадров.

Проблемы культурного обслуживания нашли отражение в исследовании М.И. Ташлыковой[43]. В последнее время сибирские историки сосредоточивают исследовательские усилия на вопросах микроистории, в частности, на изучении повседневности строителей нефтегазового комплекса[44]. В контексте истории повседневности освящалась социально-бытовая инфраструктура сургутских нефтяников в статье А.И. Прищепы[45]. В 2016 г. вышли первые исторические работы, освещавшие развитие жилищной и бытовой инфраструктуры, условия труда и быта дорожных строителей, участвовавших в освоении Самотлорского нефтяного месторождения[46].

В целом, современные историки значительно расширили круг анализируемых проблем автодорожного строительства в условиях Западной

---

[42] Куксанова Н.В. Торговое обслуживание трудящихся нефтегазодобывающих районах Западной Сибири (1960-1980 гг.) // Урбанизация советской Сибири. Новосибирск, 1987. С. 176-184; Куксанова Н.В. Социально-бытовое развитие городов Сибири в 1960–1970 гг. Новосибирск, 1994; Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.). Тюмень, 2002.

[43] Ташлыкова М.И. Развитие учреждений культуры и искусства Севера Западной Сибири (1965 – 1991 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук. Сургут, 2006.

[44] Карпов В.П., Н.Ю. Гаврилова. От макро- к микроистории: смещение приоритетов в изучении процесса индустриализации Тюменского Севера // Человек в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера. Тюмень, 2010. С. 14-25.

[45] Прищепа А.И. Страницы истории повседневности сургутских нефтяников // Российская нефть: история и современность. Курган, 2016. С. 262-274.

[46] Сапожникова Н.В. «Севера мои севера»: нефть начинается с дороги (социосфера автотранспортников эпохи покорения Самотлора) // Российская нефть: история и современность. Курган, 2016. С. 274-282; Терентьева Н.В. Повседневность и быт строителей дорог на Самотлорском нефтегазовом месторождении (конец 1960-х – 1970-е гг.) // Там же. С. 283-295.

Сибири. Их внимание было сосредоточено на темпах автодорожного строительства, причинах отставания и недостатках строительства транспортной инфраструктуры, а также анализировались некоторые проблемы социально-бытового развития автодорожных предприятий. Однако функционирование автодорожной отрасли на Севере рассматривалось только на отдельных нефтегазовых месторождениях, что не позволяет воссоздать целостную картину развития отрасли. В настоящее время отсутствует комплексное исследование истории автодорожного строительства на Севере Западной Сибири. Поэтому без внимания оказались проблемы проектных и изыскательских работ по сооружению автодорог, материально-технического обеспечения, организационно-кадрового укрепления автодорожного строительства, социально-бытовых условий дорожных строителей, а также этапы формирования опорной сети автодорог Севера Западной Сибири.

Цель нашего исследования заключается в выявлении основных тенденций и особенностей автодорожного строительства на Севере Западной Сибири в 1963–1991 гг. В соответствии с целью ставятся следующие **задачи**:

В соответствии с поставленной целью автор ставит следующие **исследовательские задачи**:

1. Показать особенности проектного-изыскательских работ в автодорожном строительстве и обеспечение дорожно-строительных организаций проектно-сметной документацией;
2. Выявить потребности в строительных материалах и основные направления обеспечения ими строившихся транспортных объектов;
3. Охарактеризовать оснащение транспортных организаций дорожно-строительной техникой, автомобилями, а также условия их эксплуатации;
4. Изучить становление и развитие системы управления автодорожным строительством на Севере Западной Сибири;
5. Определить основные формы комплектования и подготовки кадров автодорожной отрасли;
6. Выяснить социально-бытовые условия дорожных строителей;

7. Выявить и охарактеризовать этапы развития автодорожной сети в рамках исследуемого периода.

Методология и методы. Основой исследования является теория модернизации. Под модернизацией понимается процесс, в результате которого аграрное, традиционное общество преобразуется в индустриальное (У. Ростоу, С. Блэк, М. Леви, Э. Тоффлер)[47]. По определению одного из создателей модернизации С. Блэка, модернизация представляет собой процесс адаптации традиционного общества к новым условиям, порожденным научно-технической революцией, которая сделала возможным контроль за средой обитания. Принято считать, что этот процесс позволяет перейти к развитию перспективных индустриальных технологий в экономике и выработать новые социальные механизмы, соответствующие поддержке, регулированию и использованию передовых технологий. Модернизация характеризуется как всесторонний процесс, который включает в себя множество одновременных изменений в социально-экономической жизни общества.

Модернизационная парадигма и её теоретические подходы широко используются в исследованиях российских историков для объяснения переломных этапов отечественной истории (В.В. Алексеев, И.В. Побережников, А.Г. Вишневский, В.А. Красильщиков и другие)[48]. Историк И.В. Побережников отмечает, что в качестве ускорения модернизации выступает способность заимствования технологий, практик и институтов. Процессы модернизации получают «дополнительный импульс благодаря совершенствованию транспорта и

---

[47] Rostow W.W. The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto. Cambridge, 1960; Levy M.J. Modernization and the Structure of Societies. Princeton, 1966; Black C.E. The Dynamics of Modernization: A Study in Comparative History. N.Y., 1975; Тоффлер Э. Третья волна. М., 2004.

[48] Алексеев В.В., Побережников И.В. Школы модернизации: эволюция теоретических основ //Уральский исторический вестник. 2000. № 5-6. С. 8-49; Алексеев В.В., Побережников И.В. Модернизационная парадигма российской истории // Информационный бюллетень Научного совета РАН по проблемам российской и мировой истории. 2006. № 4. С. 7-18; Вишневский А.Г. Серп и рубль: Консервативная модернизация в СССР. М., 1998; Красильщиков В.А. Вдогонку за прошедшим веком: развитие России в XX веке с точки зрения мировых модернизаций. М., 1998.

средств коммуникации»[49]. Именно поэтому автор предпринял попытку показать эволюцию автодорожной отрасли в северных районах Западной Сибири в рамках теории модернизации.

При написании диссертации использованы проблемно-хронологический, сравнительно-исторический методы и метод периодизации. Проблемно-хронологический метод позволил выявить основные проблемы развития автодорожной сети Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Сравнительно-исторический метод дал возможность выявить особенности автодорожного строительства, сопоставляя показатели ввода автодорог в эксплуатацию на севере и юге Тюменской области. С помощью метода периодизации выделены этапы формирования и развития опорной сети автомобильных дорог в ходе нефтегазового освоения. Помимо специальных исторических методов, в исследовании использовались общенаучные методы: анализ, синтез, индукция и дедукция. Исследователь соблюдал принципы объективности, историзма и всесторонности.

Источники. Основу диссертации составили как публикации источников, так и неопубликованные документы двух федеральных и семи региональных архивов (Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), Российский государственный архив экономики (РГАЭ), Государственный архив Тюменской области (ГАТО), Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО), Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО), Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО), архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН), архивный отдел Администрации г. Сургута (АОАГС) и отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска). Автором были изучены документы из 31. Данные источники всесторонне и полно отражают государственную политику по развитию

[49] Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006. С. 192.

автодорожной строительства на Севере Западной Сибири в 1963-1991 гг. и результаты её реализации.

В первую группу источников вошли **законодательные и нормативные акты.** В качестве основных источников использовались совместные постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Огромное значение имеют итоговые материалы партийных съездов в связи с тем, что партия являлась руководящей и направляющей силой в развитии советского государства. Кроме того, анализировались постановления Верховного Совета СССР, который утверждал решения о создании отраслевых министерств и преобразовании государственных производственных комитетов в общесоюзные министерства.

Ко второй группе источников относится **делопроизводственная документация** партийных и советских органов власти, министерств, дорожно-строительных, проектных и мостостроительных организаций Севера Западной Сибири. Важным источником информации по формированию политики транспортного освоения стали решения Тюменского облисполкома, т.к. они определяли направления развития транспортных коммуникаций. Документация заседаний Тюменского обкома КПСС предоставляет информацию о ходе строительства наиболее стратегических автодорог в период усиленного нефтегазового освоения: Сургут – Нефтеюганск, Тюмень – Тобольск, Тобольск – Южный Балык, Нижневартовск – Мегион и другие. Решения обкома КПСС также позволили нам выявить основные направления государственной политики в организации автодорожного строительства и главные задачи, ставившиеся перед строителями автодорог. Помимо того, в ведении обкома КПСС находились вопросы строительства аэродромов на Севере Западной Сибири.

Особо ценными источниками по автодорожному строительству является делопроизводственная документация Министерства транспортного строительства СССР. Эти документы отражают роль главных управлений в организации автодорожной отрасли в районах нефтегазодобычи, проблемы и методы получения дефицитных строительных материалов, комплектования кадрами дорожно-строительных трестов, входивших в систему Минтрансстроя на Севере

Западной Сибири. Документы строительного министерства помогли нам проанализировать структуру управления автодорожным строительством в период интенсивного нефтегазового освоения Севера Западной Сибири.

Особую научную ценность для изучения темы нашего исследования представляла делопроизводственная документация дорожно-строительных предприятий, которая позволила воссоздать процесс строительства автодорог в исторической ретроспективе, выявить основные проблемы их сооружения, показать методы управления автодорожным строительством. В этом комплексе документов присутствуют годовые отчеты дорожно-строительных трестов и производственных строительно-монтажных объединений. Существенную помощь в ходе работы нам оказали архивные документы нефтегазовых ведомств и объединений, которые позволили беспристрастно оценить реальное состояние автодорожного строительства на Севере Западной Сибири, так как именно для них автодорожные организации выполняли основной подряд строительно-монтажных работ. Проектно-изыскательскую работу в автодорожном строительстве нефтегазодобывающих районов позволила отразить делопроизводственная документация проектного и научно-исследовательского института «Гипротюменнефтегаз».

Третья группа источников представлена **статистическими материалами** из фонда Тюменского областного отдела статистики. Они позволили показать масштабы ввода в эксплуатацию производственных мощностей в автодорожном строительстве. Кроме того, количественные показатели строительства автодорог нашли отражение в статистических сборниках «Тюменская область в цифрах» и «Народное хозяйство Тюменской области»[50]. Эти материалы позволили реконструировать темпы транспортного освоения Севера Западной Сибири в переломный период развития советского общества (1985-1991 гг.). Вместе с тем данные статистики позволили показать, что в конце 1980-х гг. стало возрастать

50

количество долгостроев в автодорожном строительстве из-за снижения капитальный вложений в транспортную инфраструктуру.

Периодическая печать образует четвертую группу источников. Строительство и создание сети автодорог на Севере Западной Сибири нашло отражение в Ведомостях Верховного Совета СССР (г. Москва), а также в областных, окружных, городских газетах «Тюменская правда» (г. Тюмень), «Ленинская правда» (г. Ханты-Мансийск), «К победе коммунизма» (г. Сургут), «Ленинское знамя» (г. Нижневартовск), «Красный Север» (г. Салехард), «Рабочий Надыма» (г. Надым), «Правда Севера» (г. Новый Уренгой). Данные издания ценны тем, что позволили дополнить наше исследование оперативной информацией о проблемах транспортного освоения нефтегазовых месторождений, становлении дорожно-строительных предприятий, а также о выполнении планов ввода автодорог в эксплуатацию. Значительная часть информации о проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог Западной Сибири публиковалась в производственно-техническом журнале «Автомобильные дороги».

Пятую группу источников представляют **источники личного происхождения.** К ним относятся воспоминания непосредственных участников нефтегазового освоения Западной Сибири. В исследовании были использованы воспоминания руководителей Тюменской области Б.Е. Щербины, Г.П. Богомякова, В.В. Бахилова, С.Д. Великопольского, а также бывших работников центрального аппарата Министерства транспортного строительства СССР: начальников главков, производственных объединений, управляющих трестами и строительными управлениями. Среди них следует отметить воспоминания В.И. Сбитнева, Б.Л. Вучетича, А.И. Каспарова, В.С. Майданова, А.Г. Лоца, И.Д. Марманова. В 2004 г. вышло издание «Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее», инициированное Дорожным департаментом Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. В этой книге были опубликованы воспоминания дорожный строителей, проектировщиков и ученых, участвовавших в строительстве автодорог Ханты-Мансийского округа. Существенно дополняют

историческую реконструкцию проведенных проектных и изыскательских работ по сооружению внутрипромысловых и межпромысловых автодорог воспоминания Н.В. Табакова, бывшего начальника дорожного отдела проектного и научно-исследовательского института «Гипротюменнефтегаз».

Таким образом, комплекс привлеченных исторических источников разных видов, на наш взгляд, позволяет всесторонне и полно отразить государственную политику по развитию автодорожного строительства на Севере Западной Сибири в 1963–1991 гг. и результаты её реализации и тем самым достичь цели диссертации.

Научная новизна исследования заключается в том, что в нем впервые проведено комплексное исследование истории автодорожного строительства на Севере Западной Сибири. Она заключается так же в выявлении тенденций и особенностей автодорожной сети в нефтегазодобывающих районах, материально-технического снабжения автодорожных предприятий, их кадрового обеспечения, динамики ввода автодорог с твердым покрытием, процессов создания опорной сети автодорог в автономных округах Тюменской области. Впервые в научный оборот был введен значительный объём ранее неисследованных архивных материалов. В диссертации представлена авторская периодизация создания опорной сети автомобильных дорог в 1963-1991 гг.

Практическая значимость. Материалы исследования могут быть использованы в ходе дальнейшего научного изучения истории Севера Западной Сибири, а также при разработке и написании учебно-методических работ по курсу истории Сибири.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. В первой половине 1960-х гг. транспортное освоение нефтегазоносных районов Западной Сибири осложнялось отсутствием проектного и технологического обоснования массового строительства автодорог с твердым покрытием в условиях повсеместной заболоченности и обводнённости территории.

2. В конце 1960-х – начале 1970-х гг. научно-исследовательские и проектные институты разработали и совместно с инженерами-производственниками дорожно-строительных трестов внедрили новые технологические процессы в сооружении автодорог: безвыторфовочный метод, двухстадийное сооружение дорожного покрытия. В конце 1970-х гг. в строительстве автодорог стали применяться нетканые синтетические материалы. Новые технологии и строительные материалы позволили осуществить индустриализацию автодорожного строительства в северных районах Западной Сибири.
3. Во второй половине 1960-х – 1970-е гг. срывались планы поставки строительных материалов в автодорожные тресты Севера Западной Сибири. Основным средством доставки материально-технических ресурсов являлся речной транспорт, который недостаточно эффективно организовал поступление материалов в дорожно-строительные тресты. В начале 1980-х гг. усилиями региональных властей и руководства Минтрансстроя СССР эти срывы были преодолены.
4. К 1980-м гг. в автодорожных организациях Западно-Сибирского нефтегазового комплекса сформировался мощный автопарк дорожно-строительных машин. Однако его дальнейшее качественное совершенствование тормозилось из-за отсутствия ремонтных баз и запасных частей.
5. В исследуемый период одной из главных задач дорожно-строительных предприятий Севера Западной Сибири являлось формирование основного состава инженерно-технических и рабочих кадров. За время транспортного освоения было укомплектовано кадрами 8 дорожно-строительных трестов, которые обеспечили ускоренные темпы строительства автодорог. В 1960–1980-е гг. основной формой комплектования инженерно-технических и рабочих кадров дорожных строителей являлся прием на месте и перевод из организаций Главдорстроя Минтрансстроя СССР.
6. В начале 1960-х – 1970-е гг. медленно развивалась социально-бытовая инфраструктура в дорожно-строительных организациях. Не были удовлетворены потребности в жилье. Поэтому дорожным строителям

приходилось селиться во временных сооружениях: в балках и вагон-домах. К нач. 1980-х гг. в автодорожных трестах были существенно улучшены жилищные условия рабочих. В этот период дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» усиленное создавало собственные строительные подразделения, которые повысили темпы сооружения жилых домов.

7. В 1963-1977 гг. сформировалась локальная автодорожная сеть на Севере Западной Сибири. Строительство автодорожных коммуникаций позволило в целом обеспечить начальные потребности нефтегазодобывающей промышленности. Автодорогами с твердым покрытием были преимущественно соединены месторождения, а также отдельные базы материально-технического обеспечения, речные порты и некоторые города.
8. В 1977-1980 гг. автодорожное строительство в районах нефтегазодобычи получило значительное ускорение благодаря повышению строительных мощностей автодорожных предприятий. Развитие сети автодорог протекало в условиях ведомственных разногласий между Минтрансстроем СССР и нефтегазовыми министерствами о темпах строительства автодорог, а также из-за несовпадения позиций Тюменского обкома и Минтрансстроя СССР по вопросу строительства автодороги Тюмень – Тобольск.
9. В 1980-1991 гг. дорожные строители Минтрансстроя СССР ускорили темпы сооружения автодорожных коммуникаций нефтегазового комплекса. Это стало возможно после создания дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой». Такой организационно-управленческий маневр позволил повысить концентрацию строительных мощностей в северных районах Западной Сибири. В этот период на нефтегазовых месторождениях было построено и введено в эксплуатацию 7,8 тыс. км автодорог с твердым покрытием.

Апробация работы. Основные положения диссертационного исследования представлены в 11 научных статьях, 4 из которых опубликованы в изданиях Перечня ВАК РФ. Результаты исследования апробированы на трех всероссийских

конференциях (Сургут), на двух конференциях с международным участием (Сургут, Чебоксары) и одной международной конференции (Белгород).

Структура диссертационной работы. Диссертационное исследование построено на основе проблемно-хронологического принципа и состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложения. Приложение включает в себя 39 таблиц, 3 схемы и 1 диаграмму.

Глава 1. Инженерно-техническое проектирование и материально-техническое снабжение автодорожного строительства на Севере Западной Сибири

1.1. Проектно-изыскательное обоснование автодорожного строительства

В первой половине 1960-х гг. были открыты нефтяные месторождения в Усть-Балыке, Шаиме, Сургуте и Мегионе. На базе ресурсов нефтяных и газовых месторождений Севера Западной Сибири начал формироваться крупнейший на территории СССР территориально-производственный комплекс. Открытие уникальных месторождений нефти и газа в Западной Сибири позволяло Советскому Союзу коренным образом перестроить топливно-энергетический баланс страны за счет применения наиболее экономичного вида топлива, таких как нефть и газ. Дальнейшая передача из Западной Сибири больших объёмов природного газа в значительной мере улучшала обеспечение энергетическими ресурсами европейскую часть СССР и Урала, потреблявших 70-80% топлива и энергии[51].

В 1963 г. Совет по изучению производительных сил при Госплане СССР в числе крупных проблем освоения природных ресурсов и развития нефтегазодобывающей промышленности на Севере Западной Сибири указывал на создание транспортной сети и развитие сети автомобильных дорог с твердым покрытием внутри районов нефтедобычи и между ними[52]. Для решения транспортных проблем нефтегазодобывающих районов планировалось построить 400 км межпромысловых автодорог[53].

Важной проблемой транспортного освоения являлась малонаселенность районов нефтегазового освоения. На огромной территории Тюменской области, составляющей 1435, 3 тыс. км², проживало всего 1 млн 226 тыс. чел., то есть 0,9 человека на 1 км². Так, в Ханты-Мансийском национальном округе на территории 523,1 тыс. км² на 1 января 1964 г. население составляло 194 тыс. чел., т.е. 0,4

---

[51] Освоение нефтяных месторождений Западной Сибири. М., 1972. С. 4-5.
[52] Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 2010. Оп. 1. Д. 117. Л. 2-10.
[53] ГАСПИТО. Ф. 2010. Оп. 1. Д. 117. Л. 61.

человек на 1 км², а в Ямало-Ненецком национальном округе (ЯНАО) на территории 750,3 тыс. км² - всего 68 тыс. чел., т.е. 0,1 человек на 1 км. Большая часть населения Тюменской области концентрировалось в сельской местности – 57%, а городское составляло 43%[54].

В сильно заболоченных и заозеренных районах Севера Западной Сибири, пересеченных множеством рек и проток, предстояло проложить автомобильные дороги в сложнейших условиях. На протяжении многих сотен километров можно было не встретить поселков и небольших городов. Таким образом, в условиях бездорожья и отсутствия круглогодичной транспортной сети на Севере добыча нефти и газа многократно усложнялась.

В начале 1960-х гг. локальная автодорожная сеть имелась на юге Тюменской области. Автодороги с грунтовым покрытием существовали в направлении Тюмень – Свердловск, Тюмень – Ялуторовск – Ишим, Ишим – Казанское, Ишим – Викулово, Тюмень – Исетское, Тюмень – Тавда. Однако в направлении северных районов Западной Сибири эксплуатировалась единственная грунтовая автодорога Тюмень – Тобольск – Уват – Демьянское (447,8 км). Но далее на Север автодорожное сообщение прерывалось даже в грунтовом исполнении из-за многочисленных рек и топей[55].

Развитие пассажирских перевозок сдерживалось в значительной мере из-за отсутствия автодорог с усовершенствованными типами покрытия. В первой половине 1960-х гг. автодорожная сеть юга Тюменской области расширялась, но очень медленно и в основном на юге области. В 1960 г. протяженность автодорог с твердым покрытием составляла 140 км, 1962 – 186 км, 1964 – 217 км[56]. Итак, к началу нефтегазового освоения автодорожная сеть Тюменской области не обеспечивала необходимую интенсивность перевозок строительных грузов, а на Севере наземная транспортная инфраструктура вовсе отсутствовала. Основным

---

[54] Народное хозяйство РСФСР в 1964 году. М., 1965. С. 9-13.

[55] Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень, 1999. С. 111-113.

[56] Народное хозяйство Тюменской области за 50 лет советской власти. Омск, 1967. С. 208.

видом транспортного сообщения Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов с «большой землёй» являлась гражданская авиация. Например, в зиму 1963-1964 гг. в поселки Красноселькупского района Ямало-Ненецкого округа частота доставки почтовой корреспонденции составляла два раза в месяц[57].

На территории Тюменской области полностью отсутствовали естественные строительные материалы, что ещё более осложняло процесс автодорожного строительства в регионе. Как известно, сооружение автодорог с твердым покрытием поглощало значительные материально-технические ресурсы. В первую очередь, требовались строительные материалы и специализированные дорожно-строительные машины. Организация поставок стройматериалов и техники в нефтегазоносные районы Западной Сибири оказалась сложной проблемой, которая заявила о себе с начала нефтегазового освоения.

Такая ситуация была обусловлена тем, что на Севере Тюменской области не имелось материально-технической базы как автодорожного строительства, так и в целом индустрии строительства. В области отсутствовали научно-исследовательские и проектные организации, которые смогли бы обеспечивать строительство автодорог проектно-сметной документацией. В начале 1960-х гг. в Тюмени существовали лишь две маломощные проектные организации – «Тюменьгражданпроект», Тюменский проектный и научно-исследовательский институт лесной и деревообрабатывающей промышленности («НИИПлесдрев»), а также Тюменское отделение Уральского треста инженерно-строительных изысканий («УралТИСИЗ»), выполнявшие работу для лесной промышленности Севера и для предприятий юга Тюменской области[58].

В этой связи, важнейшей составляющей автодорожного строительства являлось проведение изыскательских работ и подготовка проектно-сметной документации для обустройства нефтяных и газовых месторождений,

---

[57] Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО). Ф. 3. Оп. 1. Д. 351. Л. 14.

[58] Каган Я.М. Все начинается с проекта // Нефтегазостроители Западной Сибири. М., 2004. Кн. 1. С. 223.

находящихся в экстремальных природно-климатических условиях Севера. Начало формирования инженерно-технического обеспечения автодорожного строительства было связано с постановлением Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области»[59].

Согласно директивам постановления, Государственный производственный комитет по транспортному строительству СССР получил задание на строительство автодороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Кроме того, предполагалась прокладка внутри- и межпромысловых автодорог с твердым покрытием протяженностью 400 км в 1964-1967 гг. Этим же постановлением, для обеспечения проектирования промысловых объектов нефтедобычи, внутрипромысловых автодорог с 1964 г. был организован в г. Тюмени научно-исследовательский и проектный институт нефтегазовой промышленности – Гипротюменнефтегаз[60].

В 1964-1965 гг. проектированием автодорог на нефтяных и газовых месторождениях занимались Союздорпроект, Гипротюменнефтегаз, Востокгипрогаз[61]. По воспоминаниям главного инженера института «Гипротюменнефтегаз» Я.М. Кагана, дополнительно «для проектирования обустройства первых месторождений были привлечены институты «Гипровостокнефть», «Башнефтепроект» (Шаимская группа нефтяных месторождений, Усть-Балыкское месторождение) и «Татнефтепроект» (Мегионское месторождение)[62].

В середине 1960-х гг. в институте «Гипротеменнефтегаз» была сформирована небольшая группа дорожных изыскателей и проектировщиков, возглавляемая высококвалифицированным специалистом в этой области А.Т. Андрющенко, который был выходцем из института «Татнефтепроект». Уже в

[59] Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965). Свердловск, 1971. Т. 1. С. 294-299.
[60] Там же. С. 295-296.
[61] Освоение нефтяных месторождений Западной Сибири. М., 1972. С. 120-121.
[62] Каган Я.М. Указ. соч. С. 223.

1965 г. в Гипротюменнефтегазе автодорожной проблематикой стал заниматься отдел дорожного проектирования. Между тем, в составе Свердловского филиала института «Гипротюменнефтегаз» был организован научно-исследовательский отдел по строительству автодорог, обеспечивавший выполнение большого цикла исследований и наблюдений в процессе их эксплуатации[63].

Постановление партии и советского правительства от 3 февраля 1966 г. № 89 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области в 1966-1970 годы» поставило задачу перед Минтрансстроем СССР ввести в эксплуатацию 300 км автодорог в нефтедобывающих районах Тюменской области[64]. Из приложения 1 видно, что главные межпромысловые автодороги, где предполагалась большая интенсивность движения были отданы на проектирование наиболее авторитетному Киевскому филиалу ГПИ «Союздорпроект» – 8 автодорог. Остальные автодороги внутрипромыслового назначения были распределены между институтами «Гипротюменнефтегаз» - 3 автодороги, «Башнефтепроект» - 1 автодорога, «Татнефтепроект» - 1 автодорога, «Гипровостокнефть» - 1 автодорога, «СИБЗНИИЭП» - 1 автодорога.

В середине 1960-х гг. между проектировщиками и дорожными строителями было организовано тесное взаимодействие с техническими службами Минтрансстроя СССР и его дорожно-строительным трестом «Тюменьдорстрой», который был создан в ноябре 1965 г. на базе строительных управлений (СУ-904, СУ-905) и автомобильных баз (АБ-93, АБ-93) в Сургуте и Урае[65]. Заработал трест «Тюменьдорстрой» с 1 января 1966 г.

Участники дорожной эпопеи на Севере начало строительство автодорог с твердым покрытием относят к 1966 г., когда все строительные организации треста были укомплектованы проектно-сметной документацией. Основной проблемой,

---

[63] Каган Я.М. Указ. соч. С. 229.

[64] Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14. Л. 60.

[65] Веселов С.И. Создание локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах Севера Западной Сибири в середине 1960-х – 1970-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 3 (77). Ч. 1. С. 45.

над которой стали работать ученые и проектировщики, являлось удешевление процесса сооружения автодорог на Севере Западной Сибири. К решению этих проблем были привлечены ведущие научно-исследовательские центры Советского Союза: «СоюздорНИИ» (профессор Д.В. Казарновский); кафедра строительства на торфах Калининского политехнического института, возглавляемая профессором Ш.С. Амаряном; кафедра автомобильных дорог Тюменского инженерно-строительного института (профессора М.П. Болштянский и А.В. Линцер). Кроме того, к разработке проектов промысловых автодорог в нефтедобывающих районах привлекались ученые Омского филиала «СоюздорНИИ», Сибирского автомобильно-дорожного института им. В.В. Куйбышева[66].

Во второй половине 1960-х гг. сооружение автодороги велось по классической схеме, оговоренных в строительных нормах и правилах (СНИП) 2-Д. 6-62, которая предполагала выемку торфяного основания и дальнейшую отсыпку земляного полотна из различных грунтов притрассовых карьеров: песка, супесей и суглинков. Далее укладывался морозостойкий слой толщиной 40-45 см из песка, суглинков и супесей. Для укрепления конструкции земляного полотна, морозостойкий слой обрабатывали нефтью (4-6% от веса минеральной части). После этого осуществлялось устройство цементогрунтового основания (грунт укреплялся на 10% цементом марки 500 и 600) и также обрабатывался нефтью. Завершался процесс строительства автодороги укладкой плит ПАГ-14 и ПДГ-2-6с. Конструкция покрытия из железобетонных плит представлялась очень эффективной с точки зрения обеспечения прочности дорожного покрытия в условиях интенсивного движения грузового автотранспорта. Кроме того, целесообразнее было использовать плиты для ускоренного темпа строительства автодорог[67].

---

[66] Каган Я.М. Указ. соч. 229.

[67] Линцер А.В., Костиков В.М. Нефтепромысловые дороги в Тюменской области // Автомобильные дороги. 1968. № 1. С. 18-19.

Тем не менее, по этой технологии цементогрунтовое основание можно было укладывать под покрытие из плит только в летний период. На Севере строительный сезон был предельно краток и составлял 4 месяца в году, в лучшем случае 5. Поэтому необходимые строительные работы нужно было завозить зимой, так как под железобетонные плиты требовалось устраивать основание из привозного щебня. В 1966 г. в Урае был построен один из первых опытных участков из твердого покрытия протяженностью 300 м с толщиной щебеночного слоя в основании 18-20 см. Опыт строительства автодороги показал, что в этом случае стоимость 1 км увеличивается на 2-3%, но при этом всё это окупалось усилением темпов строительства автодороги[68].

Строительство автодорог в нефтегазоносных районах велось в основном на завозных материалах. Стоимость сооружения 1 километра автодорог III технической категории из этих материалов в нефтяных районах Севера Западной Сибири колебалась в районе 500-600 тыс. рублей. Так, например, в 1967 г. СУ-904 треста «Тюменьдорстрой» для сооружения автодороги Нефтеюганск – Сургут использовало гравий из Томского речного порта, цемент – Еманжелинского завода, сборные железобетонные плиты – Орского и Мелеузовского заводов ЖБИ[69].

Поэтому проектные организации проводили исследования по вопросу продления строительного сезона за счет изменения технологических процессов сооружения автодорог и вели поиск возможностей применения местных строительных материалов. В 1967 г. по заданию треста «Тюменьдорстрой» ученые Сибирского автомобильно-дорожного института им. В. В. Куйбышева и Омского филиала «СоюздорНИИ» осуществляли программу строительства опытных участков по теме «Исследование путей продления строительного сезона и снижения себестоимости строительства цементогрунтовых покрытий и оснований в Тюменской области». В результате лабораторных исследований было

---

[68] Линцер А.В., Костиков В.М. Нефтепромысловые дороги в Тюменской области // Автомобильные дороги. 1968. № 1. С. 19.

[69] Архивный отдел Администрации г. Сургута (АОАГС). Ф. 100. Оп. 1. Д. 18. Л. 79.

установлено, что изготовление и применение цементогрунтовой смеси в качестве верхнего слоя дорожного покрытия можно устраивать при -5ºС с добавлением хлористого кальция в количестве 1% от веса грунта. Работы должны вестись в течение 2-х часов[70]. При температуре -15ºС и более в смесь добавлялась смола группы «И» отходов при производстве каучука. Добавление смолы позволяло вести устройство цементогрунтовой смеси в течении 5-7 часов при отрицательной температуре, которая была характерна для Севера Западной Сибири[71].

С целью проверки лабораторных исследований на автодорожных объектах треста «Тюменьдорстрой» строились опытные участки дорог протяженность 50 м. По проекту Омского филиала «СоюздорНИИ» на Шаимском нефтяном месторождении дорожные строители СУ-905 треста «Тюменьдорстрой» построили первый опытный участок внутрипромысловой автодороги на торфяных основаниях, то есть на «плавающей насыпи»[72].

Для применения данной технологии ученые рекомендовали отказаться от предварительного выторфовывания. Использование этого метода позволяло сократить земляные работы при сооружении дорожного полотна на болотах, и значительно удешевить строительно-монтажные работы (СМР). Отсыпку дорожного полотна предлагалось производить зимой при наступлении отрицательных температур, что допускало применение торфяных оснований для конструкции автодороги. В конечном итоге, накопленный опыт сооружения автодорог на торфяных основаниях был применен при освоении Самотлорского нефтяного месторождения[73].

В условиях продолжавшегося поиска оптимальных проектных решений по строительству автодорог, организации Минтрансстроя на Севере осуществляли

---

[70] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 63а. Л. 3.
[71] Там же. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 63а. Л. 4.
[72] Пешкова Е.Г., Юшков Ю.В., Тришин Г.Г., Илясов Б.Ф., Голяков Н.М, Табаков Н.В., Шалыгин М.И., Захаров Е.Г. Сооружение земляного полотна на болотах Тюменской области // Автомобильные дороги. 1972. № 8. С. 6.
[73] Веселов С.И. Проблемы строительства и эксплуатации автомобильных дорог Шаимского нефтедобывающего района в 1960-е гг. // Север России: стратегии и перспективы развития: материалы III всерос. науч.- практ. конф. Сургут, 2017. Т. 1. С. 196-197.

строительство по утвержденной технологии полного выторфовывания. Особенно важной частью в строительстве автодорог являлась подготовка проектно-сметной документации для дорожно-строительных организаций. Ввиду трудностей инженерно-геологических изысканий и сложной технической разработки чертежей автодорог приводило к задержке проектно-сметной документации, что прослеживалось в большинстве строительных управлений треста «Тюменьдорстрой».

Так, в 1969 г. Специализированная колонна № 102 (СК-102), строившая автодорогу Тюмень – Тобольск, не имела проектной документации на участок Яр-Борки, по Тобольскому речному порту, по автодороге к Моторному заводу[74]. Меньшее качество проектной документации отмечалось у Свердловского филиала «Гипротюменнефтегаза» при исполнении заказа на автодороги до Белозерного месторождения, которую строило СУ-909. Филиалом задерживалась выдача документации в течении года. Поздно выданная документация изобиловала ошибками[75]. У нефтеюганского СУ-905 отсутствовала проектное задание, рабочие чертежи и сметы на все виды работ по причалам паромных переправ на Усть-Балыкском месторождении, автодорогам «Рабочий поселок – Товарный парк Правдинского месторождения» и на круглые железобетонные трубы для основания земляного полотна. Руководство СУ-905 отмечало, что институт Гипротюменнефтегаз некачественно составил чертежи и сметы по тракторному пути этой же автодороги. Состав работ по смете на строительство тракторного пути не подтверждался рабочими чертежами и требованием заказчика произвести сооружение лежневой трассы[76].

Представители заказчиков часто были недовольны исполнением проектного задания для автодорог. Нефтегазовые ведомства требовали форсировать автодорожное строительство и обеспечить подъездами к месторождениям, нефтяным скважинам. Однако этому препятствовало слабое качество проектно-

[74] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 203.
[75] Там же. Ф. 1952. Д. 156б. Л. 265.
[76] Там же. Ф. 1952. Д. 156б. Л. 186.

сметной документации и отсутствие технологий массового строительства автодорог на болотах.

В марте 1969 г. в Тюмени состоялась конференция, посвященная проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Представитель Госплана СССР предложил искать более эффективные методы проектирования автодорог, вырабатывать рациональные способы строительства автодорог на Севере по примеру Канады, которой удалось снизить разрыв в стоимости сооружения дорог в северных и южных районах в 1,5-1,2 раза[77]. По этому поводу докладчик из Совета по изучению производительных сил при Госплане СССР академик Н.Н. Некрасов отмечал, что «проблема дорог – это, одна из главных, основных проблем. Но если мы будем строить дороги с такой капиталоемкостью, и не будем изыскивать способов, путей к решению снижения стоимости дорог в северных условиях, то дела у нас пойдут либо очень медленно, а во многих случаях мы испугаемся тех цифр, которые нам предложат транспортники и дороги строить не будем»[78]. На конференции докладчик из Института комплексных транспортных проблем В.И. Петров предлагал сделать упор на развитие транспортных перевозок по железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут, на которую опирались все остальные виды транспорта, в том числе автомобильный транспорт. То есть использовать пункты перевалки грузов в местах пересечения железной дорогой автомобильных и речных коммуникаций[79]. Однако развитие проектирования автодорог пошло по пути предложенному академиком Н.Н. Некрасовым, суть которого заключалась в рационализации и сокращении стоимости строительства автодорог на болотах.

---

[77] Некрасов Н.Н. Главные направления развития народно-хозяйственного комплекса Западно-Сибирской низменности, его место и роль в решении общесоюзных проблем // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Тюмень, 1970. Т. 1. С. 40.

[78] Там же. Т. 1. С. 40.

[79] Петров В.И. Проблемы транспортного освоения территории Тюменской области // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Тюмень, 1970. Т. 1. С. 105.

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири» была утверждена обширная программа автодорожного строительства в районах нефтедобычи[80]. В 1971-1975 гг. Минтрансстрой СССР получил задание на строительство автодорог на нефтепромыслах протяженностью 400 км, в том числе 45 км на Самотлоре. Правительство обязало Министерство нефтедобывающей промышленности выделить дополнительные объёмы материально-технических ресурсов на проектно-изыскательских работы[81]. В связи с этим, нефтяники должны были обеспечить проектно-сметной документацией строительные организации Минтрансстроя СССР. Все эти работы осуществлял проектный институт «Гипротюменнефтегаз».

В конце 1960-х гг. в институте «Гипротюменнефтегаз» исследовалась возможность ведения промышленного и городского строительства на сильно заболоченных территориях. Эта работа осуществлялась под руководством С.Н. Вассермана, В.Л. Трофимова и А.В. Симонова. В результате их исследований было предложено при подготовке строительных площадей заменять грунт преимущественно под коридорами нефтепромысловых коммуникаций. В дальнейшем этот технологический процесс лег в основу разработки методики сооружения автомобильных дорог на «плавающих насыпях». В проектном институте это направление исследований также возглавлял талантливый инженер Н.В. Табаков, направленный в Тюмень после окончания Саратовского политехнического института[82].

В 1970 г. на расширенном заседании ученого совета Главтюменнефтегаза с участием специалистов Главдорстроя, Главмостостроя, институтов «Союздорпроекта», «СоюздорНИИ» и треста «Тюменьдорстрой» при рассмотрении пяти проектов на строительство первой очереди

---

[80] КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1966-1970 гг.). М., 1986. Т. 11. С. 462-470.
[81] Там же. Т. 11. С. 464-465.
[82] Табаков Н.В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 224.

внутрипромысловой автодороги на Самотлорском нефтяном месторождении, разработанных Гипротюменнефтегазом, было рекомендовано строительство опытного участка автодороги длиной 500 м. Строительство участка на торфяных основаниях в апреле-октябре 1970 г. осуществило СУ-909 треста «Тюменьдорстрой». Трасса сооружалась на заболоченном участке о. Самотлор глубиной от 2,2 до 3 м. В зимний период были осуществлены подготовительные работы и осуществлена отсыпка минерального грунта толщиной до 1 м в мерзлое торфяное основание. После возведения земляного полотна до проектных отметок на опытном участке было отсыпано гравийное основание толщиной 20 см и уложено покрытие из сборных железобетонных плит ПАГ-14 в целях обеспечения проезда к нефтепромысловым объектам[83].

Наблюдения за этой автодорогой вели «Гипротюменнефтегаз» и Омский филиал «СоюздорНИИ». Первичные наблюдения за эксплуатацией автодороги на Самотлоре позволили институтам сделать выводы о том, что за наиболее неблагоприятный период ее применения, когда были особенно опасны деформации торфа, подтверждали возможность использования торфяных залежей устойчивой консистенции в основании насыпей автодорог. Учитывая положительные результаты наблюдений, в 1971 г. Гипротюменнефтегаз разработал проект автодороги с использованием торфа в основании протяженностью 4,1 км от ДНС-2 до ДНС-3 Самотлорского месторождения. Автодорога была введена в эксплуатацию трестом «Тюменьдорстрой»[84].

Тем не менее, как и у перспективной теории о нефтегазоносности Западно-Сибирской равнины ученого-академика И.М. Губкина были серьезные оппоненты, так и у безвыторфовочного метода оказались свои противники. Инженер-проектировщик Н.В. Табаков вспоминал, что без применения указанного метода совсем не мыслилось «дальнейшее строительство автодорог в

---

[83] Пешкова Е.Г., Юшков Ю.В., Тришин Г.Г., Илясов Б.Ф., Голяков Н.М, Табаков Н.В., Шалыгин М.И., Захаров Е.Г. Указ. соч. С. 6.
[84] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 4.

условиях глобальной заболоченности Западной Сибири. А я хорошо помню те времена, когда нас называли прожектерами»[85].

Изначально проектная документация строительства автодорог на торфяных основаниях вызвала серьезные возражения в Минтрансстрое и Миннефтепроме. Суть их заключалась в том, что Минтрансстрой отказывался от реализации столь противоречивого проекта: сооружения автодорог на болотах без предварительной выторфовки. Однако, Миннефтепром без участия Минтрансстроя тщательно проанализировал проектную документацию по технологии безвыторфовочного строительства автодорог, которую позднее утвердил на президиуме научно-технического совета. Нефтяное ведомство интересовал главный вопрос: чем гарантирует Гипротюменнефтегаз возможность бесперебойного подъезда автотранспорта к нефтепромысловым объектам Самотлорского месторождения[86]. В марте 1973 г. был утвержден рабочий проект второй очереди обустройства Самотлорского нефтяного месторождения с подъездами к кустам скважин № 84, 85, 87 разработанный институтом «Гипротюменнефтегаз». Подъезды к скважинам были шириной земляного полотна 10 м; проезжая часть из сборный железобетонных плит шириной 6 м. Автодорога была отнесена к IV технической категории промышленных транспортных путей[87].

В своих воспоминаниях Н.В. Табаков отмечал: «главное, что убедило научно-технический Совет Миннефтепрома, было два фактора: 1) высокие темпы строительства автодорог; 2) в случае разрушения участка дороги, подъезд транспорта к нефтепромысловым объектам обеспечивался за счет «кольца», образуемого дорогой, что гарантировало надежность в транспортном обеспечении разбуривания и обустройства месторождения»[88]. Фактически с 1973 г., когда нижневартовское СУ-909 осуществило строительство второй очереди автодорог

---

[85] Табаков Н.В. Артерии жизни // Трудная дорога к нефти. Свердловск, 1985. С. 65-66.
[86] Табаков Н.В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 228.
[87] ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 869. Л. 236.
[88] Табаков Н.В. Указ. соч. С. 229.

Самотлорского кольца, безвыторфовочный метод в автодорожном строительстве на болотах стал основным.

Инженерно-технические работники (ИТР) Гипротюменнефтегаза проделали огромную научную и проектно-изыскательскую работу по строительству автодорог в суровых условиях Севера Западной Сибири. Возглавляли эту работу в отделе дорожного проектирования в разное время: Г.В. Леменков, Е.Г. Пешкова, В.Я. Солодовникова, Н.Я. Фетисов, А.Г. Лушников, Г.Д. Михайлов, Н.В. Табаков, З.Р. Шадури. Активное участие в ней принимали инженеры-производственники треста «Тюменьдорстрой»: управляющий Ю.В. Юшков, главный инженер треста «Тюменьдорстрой» - Б.Ф. Илясов, бригадир комсомольско-молодежной бригады СУ-909 - В.Г. Лейтланд, начальник СУ-909 - Ю.Г. Шереметьев, которые были соавторами многих проектов автодорог[89].

В 1971-1975 гг. применение новой технологии строительства земляного полотна автодорог на «плавающих насыпях» позволила тресту «Тюменьдорстрой» сэкономить 36 млн руб. Стоимость 1 км автодороги уменьшилась вдвое и составила 600 тыс. руб. (по старой технологии 1,2 млн руб.). Экономический эффект на 1 км составлял 405 тыс. руб. (по сравнению с полным выторфовыванием). Новая конструкция земляного полотна уменьшала объём затрат на 30-40%. На озере Самотлор по данной технологии трест построил 19,2 км автодорог, было сэкономлено 9,6 млн руб. Экономический эффект составил – 510 тыс. руб. на 1 км дороги[90]. О дорогах на «плавающих насыпях» первый секретарь Нижневартовского горкома В.В. Бахилов вспоминал, что «если б в Сургуте в то время кто-нибудь сказал, что они возможны, его, без сомнения, сочли бы «не в своём уме». Но тюменские инженеры и ученые доказали их экономичность и целесообразность»[91].

Во время сооружения автодорог на Севере Западной Сибири в VIII и IX пятилетках на автодорожных объектах Минтрансстроя строительными

---

[89] Каган Я.М. Указ. соч. С. 229.
[90] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5637. Л. 273.
[91] Бахилов В.В. Дорога к нефти. Свердловск, 1975. С. 96.

организациями для обустройства нефтяных месторождений использовались местные пески и грунты, в том числе для возведения земляного полотна. В силу того, что месторождения песка редко и неравномерно распространены в северных районах Западной Сибири. В связи с этим строительным предприятиям приходилось его транспортировать на расстояние 30-40 км к месту сооружения трассы[92].

На Севере Западной Сибири распространены глинистые грунты, которые являлись в целом пригодным материалом для строительства автодорог, но были сильно переувлажнены. Согласно строительным правилам, такие грунты запрещалось использовать, устраивать на них капитальные типы покрытия. Некоторые строительные организации треста «Тюменьдорстрой» в качестве материала для отсыпки насыпей автодорог на Правдинском месторождении нефти использовались пылеватые суглинки. Однако в процессе эксплуатации данной автодороги возникали многочисленные деформации земляного полотна и дорожного покрытия[93].

Как выяснилось позднее, на автодороге, построенной на переувлажненных грунтах, в первый год эксплуатации возникали деформации покрытия земляного полотна и откосов, вследствие морозного пучения земляного полотна. Происходило ухудшение ровности земляного полотна, а в некоторых случаях просадка и разрушение плит покрытия. Но в последующие годы происходила стабилизация земляного полотна и деформации прекращались[94].

В 1975 г. Свердловский филиал «Гипротюменнефтегаза» провёл комплексное исследование о возможности проектирования и строительства автодорог в поймах рек и акваториях озёр. Руководителем темы был назначен Г.Д. Михайлов. Целью исследования являлась разработка рациональных конструкций и способов строительства в указанных условиях. Основной объём полевых исследований и наблюдений проходил на автодорогах Советско-

---

[92] Особенности проектирования промысловых автомобильных дорог в нефтяных районах Западной Сибири. М., 1974. С. 53.
[93] Там же. С. 53-54.
[94] Там же. С. 55.

Соснинского и Правдинского месторождений нефти. Так, автодорога № 1 Советско-Соснинского месторождения исследовалась в течение 3 лет с 1972 по 1974 гг. Особое внимание уделялось состоянию земляного полотна до и после паводка, морозные деформации переувлажнённых грунтов, осадки грунта, формирование откосной части автодороги. Визуальный осмотр дороги до максимального уровня паводка показал, что земляное полотно автодорог, построенное на переувлажнённых грунтах, находится в удовлетворительном состоянии. Вместе с тем, проезжая часть на участке от ПК 19 до ПК 26 автодороги № 1, ещё не испытав влияние паводковых вод, не соответствовала нормативным требованиям[95].

После перелива воды через насыпь автодороги и последующего спада уровня воды на пойме обочины и откосная часть насыпи претерпели значительные деформации, а проезжая часть требовала ремонта – перекладки и частичной замены плит покрытия. Выявленные нарушения позволили исследователю Г.Д. Михайлову сделать вывод о том, что причинами таких нарушений являлись несоблюдение технологических требований строительства, укладка плит на снег, большая крутизна откосов, недоуплотнение грунта, отсутствие сварки и омоноличивания стыков между плитами. А также отсутствие перерыва движения транспорта во время паводка и разрушительное воздействие переливающегося потока[96].

Основным фактором развития деформаций были завышенная крутизна откосов, рыхлое состояние грунтов откосной части, снижение их прочности в период оттаивания, а также слабые грунты основания и увлажнение откосов паводковыми водами. Для этого институт «Гипротюменнефтегаз» предлагал строительным организациям устранить нарушения технологии строительства насыпей, промораживание грунта, недостаточное его уплотнение, завышение

[95] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 2. Л. 12-32.
[96] Там же. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 2. Л. 32-33.

крутизны откосов, а также недостаточный учет свойств переувлажненных глинистых грунтов и слабых оснований при проектировании[97].

При всех недостатках работы дорожно-строительных организаций «Гипротюменнефтегаз» рекомендовал в качестве основного метода строительства автодорог с капитальным типом покрытий на болотах использовать бызвыторфовочный метод. Например, выполненные институтом технико-экономические расчеты показывали, что при глубине болот в пределах 2-4 м и дальности транспортирования песка в пределах 10-20 км эффект от применения безвыторфовочного метода составлял 310-430 тыс. руб. на 1 км автодороги[98].

По данным института, только за 1971-1976 гг. было запроектировано, а трестами «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» было построено около 160 км автодорог с использованием торфа в основании земляного полотна на Самотлорском и Федоровском нефтяных месторождениях. При этом капитальные затраты были снижены на 52 млн руб. по сравнению с методом строительства дорог с полным выторфовыванием[99].

В 1976 г. Свердловским филиалом института «Гипротюменнефтегаз» было запроектировано 35 км земляного полотна с использованием торфа в основании насыпей со снижением строительной стоимости дорог на 12,6 млн руб. на Аганском, Варьеганском и Мыхпайском нефтяных месторождениях. Так, например, построенная в 1976 г. автодорога к Аганскому месторождению характеризовалась положительными результатами по ускорению строительства за счет научных разработок на 15%. Фактический срок строительства после внедрения метода составил 3 года, вместо – 3,4 года. Сократилась сметная стоимость участков с 8,9 до 6,4 млн руб. после внедрения новой технологии на сооружении 14 км автодороги[100].

Во второй половине 1970-х гг. по-прежнему оставались актуальными вопросы обеспечения устойчивости земляного полотна, от которой во многом

---

[97] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 2. Л. 51-53.
[98] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 4. Л. 123.
[99] Там же. Д. 4. Л. 124.
[100] Там же. Д. 4. Л. 125.

зависели прочность и долговечность дорожного покрытия. Эта проблема связывалась с необходимостью снижения объемов земляных работ, особенно в условиях, когда песчано-гравийные карьеры значительно удалены от района строительства автодорог. С другой стороны, развитие химической промышленности и промышленности строительных материалов в СССР создавало условия, при которых обеспечение требуемого возвышения насыпи или замена грунтов в выемке оказывались далеко не единственными средствами обеспечения прочности земляного полотна[101].

В этих условиях серьезное внимание исследователей было направлено на методы обеспечения устойчивости путем применения гидроизолирующих и капилляропрерывающих прослоек, а также специальных теплоизолирующих слоев, активно изменявших водно-тепловой режим земляного полотна. В опытном порядке в качестве капилляропрерывающего слоя, снижающего неравномерность морозного пучения грунта, был апробирован синтетический нетканый материал. Внедрение и применение нетканых синтетических материалов в конструкциях насыпей автодорог на болотах проводили «Гипротюменнефтегаз», ТюмИСИ и трест «Нижневартовскдорстрой»[102].

В 1976 г. были построены первые опытные участки третьей очереди автодорог Самотлорского месторождения, а в 1977 г. – на внутрипромысловых автодорогах Мамонтовского месторождения. Строительство осуществляли СУ-909 треста «Нижневартовскдорстрой» и СУ-926 треста «Тюменьдорстрой»[103]. Использование нетканых синтетических материалов на строительстве внутрипромысловых автодорогах показало, что его применение позволяло снизить затраты и повысить темпы их возведения. В 1978 г. по инициативе института «Гипротюменнефтегаз» в Главтюменнефтегазе было проведено совещание по расширению объёмов его использования. В совещании принимали

---

[101] Тулаев А.Я., Мотылев Ю.Л., Казарновский В.Д. Отечественная наука о земляном полотне // Автомобильные дороги. 1977. № 7. С. 22.
[102] Там же. С. 23.
[103] Табаков Н.В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 234.

участие сотрудники институтов «СоюздорНИИ», «ВНИИМСВ», «ВНИИМСТ», являвшиеся разработчиками технологии и оборудования по производству нетканых синтетических материалов. Результатом обсуждения стало обращение Главтюменнефтегаза в Госплан СССР об организации производства в стране широкой номенклатуры геотекстильных материалов[104].

В 1978 г. при обустройстве нефтегазовых месторождений в конструкциях магистральных и внутрипромысловых автодорог на болотах было использовано 10 тыс. м² геотекстильных материалов производства Черниговского производственного объединения «Химволокно». Положительные результаты наблюдений, проведенные институтом «Гипротюменнефтегаз» показали, что использование синтетического нетканого материала в качестве теплоизолирующего слоя повышало надежность и долговечность работы дорожных конструкций, снижало влияние морозного пучения грунтов на дорожное полотно[105].

Учитывая эти факты, в ноябре 1978 г. Тюменский обком КПСС обратился с просьбой к Черниговскому обкому КПСС Украины о расширении производства нетканого синтетического материала. В связи с этим, требовалось на Черниговском объединении «Химволокно» ориентировать агрегат АОН-1500 на выпуск тканей для дорожных целей. Тюменский обком КПСС просил организовать выпуск в 1979 г. в объёме не менее 600 тыс. м² нетканого синтетического материала[106].

В декабре 1978 г. Черниговский обком КПСС согласился выпустить в необходимом количестве указанные материалы и доставить их нефтяникам Тюмени. Но для этого Черниговскому объединению необходимо было выделить дополнительные фонды на 400 тонн капролактама, который являлся основным составляющим элементом в производстве геотекстиля. Черниговский обком КПСС дополнительно ходатайствовал в Министерство химической

---

[104] Табаков Н.В. Указ. соч. С. 234.
[105] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6675. Л. 126.
[106] Там же. Ф. 124. Д. 6675. Л. 126.

промышленности РСФСР о выделении материалов фондов для расширения производства[107]. Однако массовое производство геотекстиля для предприятий Севере Западной Сибири не было организовано.

Наглядным подтверждением является тот факт, что в объяснительных записках к годовым отчетам трестов «Нижневартовскдорстрой» и «Тюменьдорстрой» применение геотекстиля практически не упоминается. В отчетах треста «Нижневартовскдорстрой» с 1978 и до 1979 гг. включительно, в разделах «внедрение новой техники» отсутствуют упоминания и ссылки на использование дорнита[108]. Не упоминается применение этого материала в указанные годы и в отчетах треста «Тюменьдорстрой»[109]. Эти факты позволяют нам сделать вывод, что во второй половине 1970-х гг. применение геотекстиля на автодорогах ограничивалось только строительством опытных участков для исследований института «Гипротюменнефтегаз».

Только в 1980 г. дорожно-строительные тресты получили необходимое количество геотекстильных материалов отечественного производства – дорнит, который стал массово применяться при сооружении земляного полотна автодорог. Наибольшее количество дорнита было использовано на объектах треста «Нижневартовскдорстрой» - 355 тыс. м². Укладка железобетонных плит с применением дорнита была осуществлена СУ-909, СУ-941 на строительстве автодорог ЦПС Самотлорского-Варьеганского месторождений I-II очереди и Варьеганского-Северо-Варьеганского месторождений[110]. В тресте «Тюменьдорстрой» было использовано всего 75 тыс. м² дорнита на строительстве внутрипромысловых и межпромысловых автодорог месторождений[111].

Наравне с использованием новых материалов в сооружении ведомственных автодорог к нефтяным и газовым месторождениям на Севере Западной Сибири нашел активное применение двухстадийный метод, который стал внедряться на

---

[107] ГАСПИТО. Д. 6675. Л. 125.
[108] Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН). Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 172.
[109] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 157-158; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 162-163.
[110] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 244.
[111] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 63.

рубеже 1970-1980-х гг. Как известно, при возведении земляного полотна на болотах в нижней части насыпи использовался торф, что позволяло значительно сократить потребность в дефицитном песчаном грунте для «тела» насыпей. Однако процесс стабилизации насыпей, возведенных с применением торфа, в нижней части продолжается в течение 1,5-2 лет, поэтому сборные железобетонные покрытия на таких участках устраивались двухстадийным методом, который был одобрен Госстроем СССР[112].

Сущность этого метода состояла в том, что в первый год строительства сборные плиты укладывались на спланированное земляное полотно, степень консолидации основания которого составлял обычно 50-60%, без омоноличивания швов. Это позволяло дорожным строителям организовать беспрепятственный проезд автомобилей в летний период и вести отсыпку, насыпей на болотах из песчаных грунтов с «головы». На следующий год, когда степень консолидации основания достигала 85-90%, плиты демонтировались, дополнительно досыпался и выравнивался верх земляного полотна, устраивалось основание и повторно укладывались плиты с омоноличиванием стыков битумной мастикой. Стадийное сооружение бетонного покрытия позволяло ускорить срок ввода дорог в эксплуатацию, значительно снизить стоимость строительства и в 1,5-2 раза увеличить темпы строительства. Последующие наблюдения за построенными по двухстадийному методу участками автодорог показали, что на них не происходило существенного нарушения ровности покрытия и снижения эксплуатационных показателей[113]. Таким образом, этот метод позволял обеспечивать своевременный подъезд к месторождению и не задерживать его разбуривание и последующее строительство нефтепромысловых объектов.

Впрочем, двухстадийность сооружения автодорог больше связывалась с браком строительства. «Негативное восприятие было, прежде всего, связано с тем, - вспоминал Н.В. Табаков, - что через год эксплуатации дороги (по первой

---

[112] Броницкий Е.И. Возведение земляного полотна зимой // Автомобильные дороги. 1979. № 1. С. 8.

[113] Чередников Ю.Ф. Строительство дорог в Западной Сибири // Автомобильные дороги. 1979. № 7. С. 4.

стадии) выполнялась перекладка покрытия»[114]. Наряду с этим, дорожные строители при перекладке допускали разрушение твердого покрытия, которое доходило до 5% от перекладываемых плит. В конце 1970-х гг. в связи с этим обстоятельством, Стройбанк СССР по поводу стадийности высказался, что это брак строительства, который институт «Гипротюменнефтегаз» оправдывал в проектной документации. В 1977 г. после предоставленных институтом исследований «Материалы обоснования стадийности строительства дорожных одежд промысловых автомобильных дорог на нефтяных месторождениях Западной Сибири», Госстрой СССР разрешил институту Гипротюменнефтегаз проектировать ведомственные автодороги на основании двухстадийного метода строительства[115].

Поэтому в 1979 г. по предложению Госстроя СССР были разработаны соответствующие технические указания и инструкция по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов ВСН 26-80[116]. В мае 1980 г. Миннефтепром утвердил данную инструкцию. В этой инструкции был подведен итог многолетней работы научно-исследовательских и проектных институтов. В инструкции дорожно-строительным организациям рекомендовалось в целях ускорения ввода автодорог в эксплуатацию использовать безвыторфовочный метод в качестве основного при возведении земляного полотна из одноразмерных песков и переувлажнённых грунтов. С целью форсирования темпов ввода автодорог в эксплуатацию допускалось применение двухстадийного строительства дорожных одежд[117].

Ведение дорожно-строительных работ по новым строительным правилам предполагало высокий уровень производственной культуры. Однако, как показывают отчеты дорожно-строительных трестов не всегда соблюдались

---

[114] Табаков Н.В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 229.
[115] Там же. С. 230.
[116] Инструкция по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов Западной Сибири: ВСН 26-80 / М-во нефтяной промышленности. Согласовано с Госстроем СССР от 7. 05. 79 г. Тюмень, 1981.
[117] Там же. С. 55.

проектные и технологические указания, предусмотренные в СНиП и ВСН 26-80. Так, в 1980 г. СУ-904 треста «Тюменьдорстрой» пришлось восстанавливать деформировавшуюся автодорогу Усть-Балыкское – Лянторское месторождение, протяженностью 21 км. Из-за нарушения технологии двухстадийного строительства дорожных одежд, а также сооружения земляного полотна на торфяных основаниях, произошла деформация бетонного покрытия после интенсивного движения тяжелого транспорта к месторождению. На некоторых участках произошло разрушение железобетонного покрытия ПАГ-14[118].

Этот эпизод свидетельствовал о том, что не во всех строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» могли правильно применять двухстадийный метод при строительстве автодорог на «плавающей насыпи». Проектировщики видели основной причиной нарушения технологии строительства низкий лабораторный контроль со стороны строительных организаций. В свою очередь, дорожные строители винили проектировщиков в недостатках данной технологии. Например, начальник СУ-904 И.М. Полужников в интервью районной газете говорил о том, что «плавать» эти насыпи до сих не научились, что вызывало много нареканий в адрес дорожных строителей[119].

Вместе с тем, отработанные методы строительства автодорог и новые строительные материалы получили массовое применение в годы XI пятилетки (1981-1985). Особую роль в строительстве автодорог в эту пятилетку сыграло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. № 241 «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса»[120]. К строительству автодорог привлекались 8 союзных республик: Советы Министров РСФСР, Украинской, Белорусской, Узбекской, Казахской, Литовской, Латвийской и Эстонской ССР, которые выполняли субподрядные работы для Минтрансстроя СССР[121].

---

[118] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 56.
[119] Струтинская Т. Дорога, как жизнь продолжается // К победе коммунизма. 1990. 24 февраля. № 39 (7759). С. 3.
[120] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 202-227.
[121] Там же. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 205.

Все дорожно-строительные предприятия Минтрансстроя СССР вошли в состав нового производственного строительно-монтажного объединения по строительству автодорог в Западной Сибири (ПСМО «Запсибдорстрой»), которое находилось в г. Нижневартовске. Подведомственными ПСМО стали тресты «Нижневартовскдорстрой», «Тюменьдорстрой» и «Сургутдорстрой». Предприятиям было поручено построить в 1981-1983 гг. – 2325 км автодорог с твердым покрытием[122]. Такая масштабная программа автодорожного строительства могла быть осуществлена только путем массового применения новых строительных материалов, эффективных методов сооружения автодорог с привлечением проектных институтов.

В начале 1980-х гг. завершалось строительство автодороги Тюмень – Тобольск, что потребовало дальнейшего продления автодороги в северном направлении. Эта автодорога должна была связать нефтегазодобывающие районы с югом Тюменской области. В 1980 г. в соответствии с постановлением Министерству автомобильных дорог РСФСР (Минавтодор) поручалось возведение автодороги Тобольск – Южный Балык, которая планировалась головным участком крупной автомагистрали Тобольск – Сургут[123]. Спроектировал автодорогу Свердловский филиал института «ГипродорНИИ» Минавтодора РСФСР. ГипродорНИИ являлся вторым проектным и научно-исследовательским институтом после Всесоюзного института «Союздорпроект». В институте с 1978 г. были разработаны «Технические указания по применению аэрофотограмметрических методов и ЭВМ при изысканиях автомобильных дорог», которые активно применялись при изыскании и проектировании автодороги Тобольск – Южный Балык. Институтом внедрялись методы пространственного проектирования в увязке с ландшафтом местности[124].

Архивные документы свидетельствуют, что в начале 1980 г. «ГипродорНИИ» натолкнулся на отсутствие заинтересованности

[122] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 227.
[123] Николаев А.А. К новым трудовым рубежам для народного блага // Автомобильные дороги. 1981. № 5. С. 4.
[124] Дороги России: исторический аспект. М., 1996. С. 272-273.

Минннефтепрома СССР в выдаче задания на проведение проектно-изыскательских работ по автодороге Тобольск – Южный Балык. Кроме того, не был решен вопрос с финансированием её строительства. Вопреки этим обстоятельствам, на протяжении года институт проводил топографические изыскания прокладки трассы автодороги Тобольск – Сургут на участке Тобольск – 160 км. Сооружение трассы осуществлял трест «Сибдорстрой»[125].

Проблема строительства трассы Тобольск – Южный Балык находилась в центре внимания Тюменского облисполкома. Поэтому руководство области старалось оперативно решать текущие проблемы её возведения, так как почти ежегодно получало жалобы от аппарата треста «Сибдорстрой». Так, в 1983 г. дорожно-строительный трест несвоевременно получал проектную документацию на автодорогу Тобольск – Южный Балык. При этом, по данному направлению строительства было построено всего 80 км. Проектно-сметная документация имелась только до ст. Демьянская. От ст. Демьянская до Южного Балыка документация вовсе отсутствовала[126]. Из-за этого происходило сдерживание строительства автодороги.

Растущие потребности нефтегазодобывающей отрасли требовали форсирования роста протяженности автодорожной сети на Севере Западной Сибири. К 1 января 1981 г. дефицит автодорог с твердым покрытием по предприятиям Главтюменнефтегаза достигал 550 км[127]. Поэтому дорожно-строительные предприятия ПСМО «Запсибдорстрой» стали широко внедрять в технологические процессы строительства автодорог безвыторфовочный метод, дорнит, водопропускные трубы из гофрированной стали для ускорения их ввода в эксплуатацию. За 1981-1985 гг. организационно-технические мероприятия, проведенные в ПСМО «Запсибдорстрой» позволили увеличить внедрение дорнита в строительство автодорог в 6,4 раза, водопропускных труб из гофрированного металла в 6,3 раза. Это стало возможно потому, что в 1982 г.

---

[125] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7171. Л. 24.
[126] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811. Л. 85.
[127] Чуриков Л.И. Состояние и проблемы транспортного освоения Западной Сибири // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень, 1982. Вып. 56. С. 76-79.

было налажено массовое производство дорнита на Кемеровском производственном объединении «Химволокно», который стал поставляться в районы сооружения автодорог в Западной Сибири.

В 1981 и 1983 гг. нестабильно внедрялось в автодорожное строительство полимерно-битумное вяжущее на основе ДСТ из-за недопоставок его в объединение «Запсибдорстрой» (приложение 2). В 1981-1982 гг. в объединении срывался план внедрения в строительство земляного полотна на торфяных основаниях из-за отставания отсыпки грунта в трестах объединения «Нижневартовскдорстрой» и «Сургутдорстрой». Данные приложения 2 также свидетельствуют, что с 1984 г. в ПСМО «Запсибдорстрой» широко стали применяться сборные плиты ПДН с уменьшенным расходом арматуры с целью повышения качества дорожного полотна.

В 1980-х гг. крупной проблемой являлось недостаточное качество строительства внутри- и межпромысловых автодорог на Севере Западной Сибири. Это в том числе и указывало на несовершенство проектирования автодорог. Проблема качества нефтепромысловых автомагистралей фактически сформировалась в 1970-е годы из-за того, что нефтяники и газовики, выступавшие в роли заказчиков, не предъявляли строгих требований к качеству дорожно-строительных работ. Острая нехватка автодорог с твердым покрытием в районах нефтегазового освоения привела к тому, что основное внимание заказчиков и подрядчиков было сосредоточено на темпах автодорожного строительства[128].

Специалисты института «Гипротюменнефтегаз» считали, что основной причиной низкого качества автодорог была незаинтересованность существовавшей хозяйственной системы. Государственные комиссии, принимавшие автодороги занижали их категорию и «облегчали» капитальность дорожных одежд. Это выражалось в «снятии» одной плиты с проезжей части.

[128] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 12. Л. 7.

Ширина проезжей части, как правило, становилась равной 6 м вместо 8 м, предусмотренных проектом[129].

В итоге снижалась скорость транспортных потоков, увеличивался парк автотранспорта, что вело к росту числа работающих в транспортной сфере ЗСНГК. В этой связи быстрее разрушались автодороги, увеличивалось количество дорожно-транспортных происшествий. В этом плане, у Миннефтепрома был свой корыстный интерес – занижение категории автодорог приводило к экономии в автодорожном строительстве и сокращению капитальных вложений в 1 км автодороги. У дорожно-строительных организаций и дорожно-эксплуатационных предприятий имелись свои интересы наращивания парка автотранспорта, количества работающих, техники с целью дальнейшего экономического роста. Такая ситуация устраивала всех, кроме организаций, осуществлявших разбуривание и ввод эксплуатацию нефтегазовых месторождений на Севере Западной Сибири. Так, например, в 1983 г. руководство объединения «Нижневартвоскнефтегаз» резко критиковало за низкое качество строительство автодорог строительные организации Минтрансстроя, осваивавшие месторождения[130].

Эти проблемы поднимались сообществом научно-технических работников института «СоюздорНИИ», занимавшихся исследованиями проблем проектирования, строительства и эксплуатации автодорог в условиях Севера. Известный ученый в этой области В.Д. Казарновский считал, и с ним нельзя не согласиться, что по причине низкой культуры производства дорожно-строительных работ и не соблюдения всех технологических процессов, оговоренных проектом. При этом, требования, предъявляемые к качеству, не выходили за рамки реальных возможностей дорожных строителей, однако ими не

---

[129] Табаков Н.В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 231.
[130] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1128. Л. 339.

всегда соблюдались. Необходима была организация системы контроля за качеством дорожно-строительных работ[131].

Осенью 1983 г. в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса произошло массовое разрушение земляного полотна и деформация автодорог с грунтово-лежневым и твердым покрытием вследствие неблагоприятных погодных условий (увеличение количество осадков и повышенная влажность). В конечном итоге, произошел крупный срыв в нефтедобыче. Миннефепром 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 его последствия и обеспечить круглогодичный подъезд к нефтяным скважинам и промысловым объектам. Дополнительно в нефтегазодобывающих объединениях были созданы дорожно-ремонтные тресты «Юганскнефтедорстройремонт» в составе объединения «Юганскнефтегаз» и «Ноябрьскнефтедорстройремонт» в объединении «Ноябрьскнефтегаз», в объединении «Красноленинскнефтегаз» - Красноленинское дорожное ремонтно-строительное управление. Существенно были укрупнены «Сургутнефтедорстройремонт» и «Нижневартовскнефтедорстройремонт»[132].

Для оперативного руководства и единой технической политики по ремонту и восстановлению автодорог, а также для соблюдения их качества были созданы дорожные отделы в аппарате объединений «Сургутнефтегаз», «Нижневартовскнефтегаз», «Юганскнефтегаз», «Ноябрьскнефтегаз», «Красноленинскнефтегаз», которым поручалось взаимодействовать с проектными организациями[133]. В январе 1984 г. Миннефтером утвердил задание по восстановлению и капитальному ремонту автодорог, согласно ему, к

---

[131] Казарновский В.Д. Основные научно-технические проблемы проектирования и строительства нефтепромысловых дорог Среднего Приобья // Проблемы проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в нефтегазоносных районах Западной Сибири. Тюмень, 1982. С. 19.

[132] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 973. Л. 145.

[133] Там же. Л. 146.

проектированию привлекались крупные организации: «Гипротюменнефтегаз», «ВолгоградНИПИнефть», «Гипровостокнефть», «БашНИПИнефть», «ТатНИПИнефть», «ПечорНИПИнефть». По этому заданию планировалось отремонтировать в 1984 г. – 680 км, 1985 г. – 350 км ведомственных автодорог. В 1984-1985 гг. дорожно-ремонтные тресты «Сургутнефтедорстройремонт» и «Юганскнефтедорстройремонт» капитально отремонтировали 1274,7 км ведомственных автодорог[134]. Таким образом, большие мобилизационные возможности Миннефтепрома СССР позволили решить проблему восстановления автодорог на Севере западной Сибири без участия дорожно-строительных организаций Минтрансстроя СССР.

В 1984 г. комиссия Президиума Совета Министров СССР по вопросам развития ЗСНГК рекомендовала Минтрансстрою с участием Миннефтепрома рассмотреть вопрос о повышении качества автодорожного строительства в Западной Сибири и принять соответствующие меры[135]. В 1984-1985 гг. «Запсибдорстрой» по поручению Главзапсибдорстроя Минтрансстроя совместно с институтом «Гипротюменнефтегаз» с целью повышения качества осуществил строительство опытных участков автодороги Федоровское – Холмогорское месторождение с использованием в основании дорожного полотна местных грунтов (трест «Сургутдорстрой»). Кроме того, осуществлялось возведение экспериментальных участков с использованием дорнита для укрепления откосов и обочин (трест «Нижневартовскдорстрой»)[136].

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 августа 1985 г. № 797 «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986-1990 годах» определялось усиление экспериментальных и научно-исследовательских работ по направлениям использования нетканых синтетических материалов (дорнита), энергии взрыва в строительстве. Для этого

---

[134] АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 535. Л. 168; АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 618. Л. 119; Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска. Ф. 97. Оп. 1. Д. 9. Л. 14; Там же. Ф. 97. Оп. 1. Д. 31. Л. 19.
[135] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7958. Л. 8.
[136] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 147.

разрешалось в сметах строительства автодорог предусматривать затраты на выполнение научно-исследовательских работ, а также на проведение опытно-экспериментальных работ в размере 10% сметной стоимости транспортных объектов[137].

К 1985 г. в разработке и использовании новых эффективных нетканых материалов на обустройстве нефтяных и газовых месторождений участвовало крупное содружество научно-исследовательских институтов, заводов и фабрик, строительных организаций (приложение 3). В том числе, дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой». По данным института «Гиротюменнефтегаз» в автодорожном строительстве XI пятилетки 4,5 млн кв. м дорнита – большая часть была использована на строительстве нефтегазопромысловых автодорог[138]. Высокие технико-экономические показатели материала, усложнение освоения труднодоступных месторождений и снижение стоимости строительства 1 километра автодороги потребовало расширение его производства.

В августе 1985 г. Госплан СССР рассматривал вопрос об увеличении производства и использования в строительстве ЗСНГК нетканого синтетического материала. На заседании отмечалось, что увеличение масштабов и усложнение условий освоения месторождений углеводородов на Крайнем Севере, вовлечение в эксплуатацию относительно более мелких месторождений, усложнение геологических параметров и технологии добычи нефти и газа возрастала необходимость выполнения значительных объёмов работ по возведению земляного полотна автомобильных дорог. Отечественный и зарубежный опыт свидетельствовал о реальной возможности уменьшить потребность в привозном грунте, используя различные виды геотекстиля (дорнита). Потребность геотекстиля в конце XII пятилетки в районах ЗСНГК должна была составить более 100 млн кв. м в год[139].

---

[137] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799. Л. 14 об.
[138] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 25. Л. 7.
[139] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 25. Л. 53-54.

Однако мощности заводов ВПО «Союзхимволокно» Минхипрома РСФСР не могли обеспечить выпуск требуемого количества дорнита. Поэтому отделу экономического сотрудничества СССР с соцстранами было поручено рассмотреть вопрос о командировании группы специалистов в ВНР и ЧССР для изучения возможности изготовления и поставки геотекстиля[140]. Переговоры, проведенные в г. Будапеште 9-14 декабря 1985 г. между специалистами СССР и ВНР по вопросу поставки геотекстильного материала типа «Терфил II» из полипропилена, позволили договориться о его закупке в счет Соглашения между правительством СССР и правительством ВНР о сотрудничестве в освоении Ямбургского газового месторождения[141].

Учитывая важность расширения применения нетканых материалов при обустройстве нефтегазовых месторождений Севера Западной Сибири стал строго вестись авторский надзор проектными институтами за строительством автодорог и соблюдением всех технологических процессов строительными организациями ПСМО «Запсибдорстрой». Дорожно-строительное объединение проводило проверки качества работ в трестах. Проверки показывали неблагополучное состояние ведения исполнительной документации, вызванное отсутствием журналов производства работ. В 1986 г. в трестах «Надымдорстрой» и «Сургутдорстрой» отмечались факты не комплексного устройства земляного полотна, неудовлетворительной организации его уплотнения, отсутствие решетчатых тяжелых катков для уплотнения мерзлых грунтов[142]. Для улучшения производства дорожных работ в тресте «Надымдорстрой» экспедицией Омского филиала «СоюздорНИИ» проводились работы по совершенствованию технологии возведения земляного полотна в условиях вечной мерзлоты с применением геотекстильного материала[143].

В октябре 1987 г. в г. Сургуте было проведено совещание по состоянию качества строительства автодорог и мерам по его улучшению с участием

---

[140] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 25. Л. 55.
[141] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 25. Л. 56.
[142] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 110.
[143] Там же. Д. 19. Л. 109.

Главтюменнефтегаза, института «Гипротюменнефтегаз», ПСМО «Запсибдорстрой» и субподрядных организаций. На совещании было признано скоординировать действия подрядных, субподрядных, проектных организаций и заказчиков по планированию, проектированию и строительству автодорог. Для этого в трестах ППДСО «Запсибдорстрой» создавались отделы качества работ в соответствии с распоряжением Минтрансстроя № 253. Формирование отделов по трестам производилось с закреплением ответственного инженера по качеству за каждым строительным управлением со стороны объединения[144]. Таким образом, внедрялась система контроля качества предъявляемых в эксплуатацию автодорог, которая должна была усилить ответственность хозяйственных руководителей.

В конце 1980-х гг. за строительством автодорог осуществлялся авторский надзор со стороны проектных и научно-исследовательских институтов на объектах ПСМО «Запсибдорстрой». В 1988 г. отдел контроля качества Уральского филиала «ВПТИтрансстрой» проводил совещания в Сургуте и Нефтеюганске по улучшению качества возведения автодорог с участием заказчиков и авторских надзоров институтов «Гипротюменнефтегаз», Омского филиала «СоюздорНИИ». Проведенный надзор за качеством показал, что в ходе строительства организации ПСМО «Запсибдорстрой» уделяют повышенное внимание по улучшению качества автодорог, что привело в целом к повышению культуры производства дорожно-строительных работ[145].

В 1989 г. институт «Гипротюменнефтегаз», СУ-905 треста «Сургутдорстрой» ППДСО «Запсибдорстрой» по согласованию с заказчиком - трестом «Юганскнефтедорстройремонт» провели опытно-экспериментальные работы на автодороге Приразломное месторождение – Приобское месторождение с применением энергии взрыва при строительстве земляного полотна[146]. На болотистом участке автодороги протяженностью 2,6 км институтом была запроектирована фронтальная посадка насыпи из глинистых грунтов на

---

[144] Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 293.
[145] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 82.
[146] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 72. Л. 5-6.

минеральное дно. Для этого отсыпался конус высотой 4 м, под который закладывались заряды взрывчатых веществ в торфяной грунт. После взрыва происходила посадка насыпи автодороги на минеральное дно болота[147]. Экспериментальная проверка показала также возможность осадки боковых откосов земляного полотна на минеральное дно[148].

Несмотря на внедрение прогрессивных методов строительства, в 1989 г. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» отмечало, что качество строительства автодорог не соответствует требуемому уровню. Объединением предпринимались попытки улучшить качество. Поэтому «Запсибдорстрой» ужесточил контроль за производством работ, особенно субподрядчиков. В 1989 г. объединением было построено 25 км асфальтобетонных покрытий с использованием ДСТ. Трестом «Сургутдорстрой» объединения «Запсибдорстрой» были применены при строительстве трасс золошлаки и золы уноса, которыми были укреплены обочины на 53 км[149].

В конце 1980-х гг. в условиях перестройки хозяйственного механизма стали заметно сокращаться масштабы строительства автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Кроме того, в трестах ППДСО «Запсибдорстрой» усиленно внедрялись арендные отношения, которые затормозили применение в автодорожном строительстве передовых проектных и технологических решений. Изменение хозяйственного механизма повлекло за собой снижение темпов строительства и как следствие сокращение интенсивности внедрения прогрессивных методов строительства. В 1990 г. в трестах дорожно-строительного объединения началось уменьшаться возведение опытно-экспериментальных участков, ввиду отсутствия финансирования и задержки поставок строительных материалов. Если в 1989 г. «Запсибдорстрой» осуществил ввод автодорог с асфальтобетонным покрытием на основе ДСТ протяженностью

[147] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 72. Л. 16-17.
[148] ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 72. Л. 23-24.
[149] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 43-44.

25 км, то в 1990 г. ни одного километра не было построено по этой технологии (приложение 4).

Из приложения 4 видно, что несмотря на снижение темпов строительства оснований автодорог из мерзлых грунтов, в 1989-1990 гг. расширялось применение дорнита на заболоченных участках автодорог. Однако уже в 1991 г. стало уменьшаться использование и дорнита при сооружении нефтепромысловых автодорог в связи с задолженностью заказчиков за выполненные работы и сложной финансовой ситуацией объединения «Запсибдорстрой». Вместе с тем, на протяжении 1989-1990 гг. трестом «Сургутдорстрой» наращивалось использование золошлаков и золы уноса. В 1991 г. тенденция повышения использования золы пошла на убыль.

Таким образом, в ходе исследования было установлено, что в 1980-е гг. был сделан значительный шаг на пути создания автодорожной сети Севера Западной Сибири, в проектировании и формировании её материально-технической базы. Однако, качество построенных дорог не соответствовало строительным нормам и правилам. Начальник объединения «Запсибдорстрой» в 1981-1999 гг. А.И. Каспаров признавал, что «те дороги, которые мы строили, далеки от совершенства. Они ведь строились в тяжелейших условиях, ускоренными темпами, сегодня приходится их перекладывать»[150].

На начальном этапе транспортного освоения Севера Западной Сибири не имелось технологий для ускоренного и массового сооружения автодорог с твердым покрытием на Севере Западной Сибири. В основном этим и объясняются относительно низкие темпы автодорожного строительства во второй половине 1960-х гг. при строительстве внутрипромысловых автодорог для нефтедобывающих предприятий. В конце 1960-х – начале 1970-х гг. научно-исследовательские институты провели ряд инженерно-технических изысканий с целью удешевления процесса строительства автодорог в условиях сильной заболоченности северных районов Западной Сибири. Значительный вклад в

[150]Омельчук А. Книга Севера: каждый сам открывает свою родину. Тюмень, 2010. С. 435.

разработку внесли научно-исследовательские и проектные институты «Гипротюменнефтегаз», «СоюздорНИИ» и ряд других научных центров, которые в содружестве с инженерами-производственниками дорожно-строительных трестов отработали технологию сооружения автодорог в северных условиях. Среди основных методов строительства автодорог стали преобладающими безвыторфовочный метод, двухстадийное сооружение дорожного покрытия. В конце 1970-х гг. проектировщиками было предложено использовать синтетические материалы для устойчивости прослоек земляного полотна и повышения теплоизоляции дорожного покрытия. Применение синтетических материалов позволило существенно скорректировать темпы сооружения земляного полотна. В 1980-е гг. объединение «Запсибдорстрой» стало массово использовать указанные методы в автодорожном строительстве. Новые технологические процессы позволили дорожно-строительным предприятиям форсировать создание транспортной инфраструктуры и обеспечить Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс сетью автодорог с твердым покрытием.

Однако нарушения технологических процессов, допускавшиеся предприятиями при строительстве автодорог, приводили к деформации и разрушению сборного железобетонного покрытия. Это было связано с тем, что нефтегазодобывающие предприятия требовали своевременно обеспечивать подъезды к необходимым объектам, чем достижение высокого качества и долговечности дорожного полотна. Поэтому в центре внимания нефтегазовых ведомств были форсированные темпы транспортного освоения месторождений, что собственно и стало дополнительной причиной низкого качества дорожного покрытия.

1.2. Обеспечение строительными материалами

Сооружение автомобильных дорог в нефтегазоносных районах Западной Сибири потребляло значительные материально-технические ресурсы. Основные затраты были связаны с доставкой строительные материалов. В первую очередь

для автодорожного строительства требовались ряд таких материалов: песчано-гравийная смесь, щебень, сборные железобетонные плиты, битумная мастика и др. Поэтому главную роль в строительстве автодорог играло материально-техническое снабжение. Его целью являлось непрерывное обеспечение сооружения автодорог к нефтегазовым месторождениям. В этой связи, организация доставки стройматериалов в районы нового промышленного освоения Западной Сибири являлась приоритетной задачей, так как решала насущную проблему – обеспечение круглогодичным автодорожным сообщением нефтяных и газовых промыслов Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Следует подчеркнуть, что территорию Севера Западной Сибири отличало несколько факторов от прежних районов нефтегазового освоения Азербайджана, Татарии, Башкирии: 1) сложная заболоченная местность, большое количество рек и проток; 2) отсутствие каменных строительных материалов (щебень, гравий), столь необходимых при возведении автодорог; 3) отсутствие естественного проезда к месторождениям. По этой причине, главный инженер строительного главка «Главтюменнефтегазстроя» Ю.П. Баталин задавался 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»[151]. Вследствие этого, организация снабжения строительных предприятий нефтяной и газовой промышленности, а также автодорожного строительства должна была осуществляться поначалу с применением речного и авиационного транспорта.

С середине 1960-х гг. в районе открытых нефтегазовых месторождений развернулось интенсивное нефтегазовое освоение, а вслед за ним строительство автодорог. В 1964 г. была осуществлена пробная эксплуатация Шаимского, Усть-Балыкского и Мегионского месторождений. В тот момент, в направлении северных районов Тюменской области не существовало круглогодичных

[151] Баталин Ю.П. От игр в «кубики» к суперблокам // Соратники: поколение Виктора Муравленко. Тюмень, 2002. С. 79

автодорожных коммуникаций с твердым покрытием и других наземных путей сообщения, что существенно затрудняло своевременную поставку строительных материалов. Перевозка материалов при отсутствии автодорог круглогодичного действия приводила к существенным транспортным издержкам. Только в 1964 г. затраты на доставку песчано-гравийной смеси, щебня, сборных железобетонных конструкций на Север составили более 5 млн руб. Стоимость транспортировки указанных материалов в 1,5 раза превышали затраты на строительство новых предприятий этого же объёма непосредственно на местах потребления[152].

Осенью 1964 г. в нефтегазоносные районы Тюменской области только началась прокладка автозимника, которая была поручена НПУ «Сургутнефть» и Сургутской дорожно-строительно-ремонтной конторе треста «Тюменнефтегазразведка». 22 января 1965 г. заработал автозимник Тюмень – Сургут. Возглавлял первую автоколонну главный механик НПУ «Сургутнефть» Н.Е. Дурасов. Колонна осуществила пробег по зимнику длиною в 920 км из Тюмени в Сургут. В результате этого пробега было доставлено около 10 тонн грузов и открыт временный путь доставки строительных материалов и дорожной техники[153].

В ноябре 1965 г. возведение автодорог с твердым покрытием для предприятий нефтедобывающей промышленности было поручено тресту «Тюменьдорстрой», организованному в системе Главного управления по строительству автомобильных дорог (Главдорстроя) Минтрансстроя СССР. Функции формирования материально-технической базы треста осуществлял отдел материально-технического снабжения (ОМТС). Координировало работу треста «Тюменьдорстрой» Главдорстрой Минтрансстроя СССР[154]. Также формирование материально-технической базы выполняло Главное управление снабжения (Главснаб) Министерства транспортного строительства СССР. Помимо

---

[152] Керов В.А. Вопросы развития промышленности строительных материалов в составе Западно-Сибирского народнохозяйственного комплекса // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. М., 1967. Вып. 12. С. 158.
[153] Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005. С. 60.
[154] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 1975. Л. 86.

ведомственной структуры, трест получал строительные материалы через Тюменьглавснаб Госснаба СССР[155].

Из-за отсутствия прочного транспортного сообщения с нефтегазоносным Севером, поставка строительных материалов осуществлялась речным транспортом через г. Тюмень. Водные ворота Севера стали главной транспортной артерией по доставке строительных материалов из других регионов страны. Более 90% территории Севера Западной Сибири имело так называемое водное тяготение. К наиболее крупным рекам с гарантированными глубинами и высокой провозной способностью относились Обь, Иртыш, Тура, Конда, Тобол, Тавда[156]. По этой причине в Тюменский речной порт стекались все ценные материалы для дорожных строителей Севера Западной Сибири[157].

Другим направлением доставки техники в адрес треста «Тюменьдорстрой» стали железные дороги. В декабре 1965 г. руководству треста не удалось положительно решить вопрос использования территории железнодорожного тупика Тюменского облпотребсоюза. До этого трест использовал железнодорожную ветку облпотребсоюза и ДСУ. Но вышеуказанные организации закрывали доступ к железнодорожным тупикам. А поступление строительных материалов и техники в автодорожный трест росло с каждым днём. В связи с этим, руководство треста «Тюменьдорстрой» просило Тюменский облисполком «найти общий язык с председателем облпотребсоюза и до постройки собственного тупика иметь возможность разгружать грузы на их тупике»[158]. В начале 1966 г. получил возможность осуществлять погрузо-разгрузочные работы на территории указанных организаций.

Для хранения материалов в тресте «Тюменьдорстрой» было оборудовано два сборных склада в Калининском районе г. Тюмени. Тем не менее, эти склады

---

[155] Лебедева Л.П. Материально-техническое снабжение Западной Сибири в разрезе трех широтных зон // Экономика Сибири в разрезе широтных зон. Новосибирск, 1985. С. 85-86.
[156] Громов Н.Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. Транспортное обслуживание северных районов СССР. М., 1982. С. 79.
[157] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 103.
[158] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4269. Л. 397.

не обеспечивали полную сохранность. Хранение труб, металла, тяжеловесных грузов не было обеспечено соответствующими навесами. Подъездные пути до центрального склада треста отсутствовали, что в период распутицы тресту приходилось содержать трактор для буксировки грузовых автомашин[159].

Директивы партийно-правительственного постановления от 3 февраля 1966 г. «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» возлагали на «Тюменьдорстрой» строительство автомобильных дорог протяжённостью 300 км для Министерства нефтедобывающей промышленности и возведение взлетно-посадочных полос (ВПП) по генподряду Министерства гражданской авиации СССР[160]. Разумеется, что поток дорожно-строительных материалов, техники в адрес треста «Тюменьдорстрой» стал усиленно расти, особенно в подразделения, осуществлявших строительство автодорог в нефтедобывающих районах. По этой причине, склады треста, находящиеся в г. Тюмени, стали основной перевалочной базой грузов, которые далее отправлялись на Север.

В 1966 г. в сложном положении находились северные подразделения треста. Завоз материалов, оборудования и техники на Север осуществлялся водным путем (в период активной навигации), а в зимнее время воздушным путём 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. сложилась тревожная ситуация в организациях треста «Тюменьдорстрой» из-за недостатка емкостей для горюче-смазочных материалов (ГСМ)[161]. Однако уже в следующем году потребность в емкостях была устранена в связи с их поступлением в трест «Тюменьдорстрой».

Другой крайне сложной проблемой являлась организация поставок железобетонных плит ПАГ-14 в северные нефтегазоносные районы. На протяжении второй половины 1960-х гг. трест «Тюменьдорстрой»

---

[159] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 102.
[160] ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14. Л. 51.
[161] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 103.

несвоевременно получал плиты покрытия от заводов. В 1966 г. трест сорвал план по конструктивным элементам: строительству труб и устройству покрытия из бетонных плит из-за отсутствия поставок заводами, производящими железобетонные конструкции. Так, отправка железобетонных блоков Мочищенским заводом был выполнен всего на 73%. Одновременно с этим, заводы поставляли некачественные автодорожные плиты. В результате этого СУ-909 треста «Тюменьдорстрой» не выполняло план строительства автодорог с твердым покрытием[162].

Поступление дорожно-строительных материалов осуществлялось баржами речного флота. Из данных приложения 5 видно, что со второй половины 1960-х гг. основными поставщиками песчано-гравийной смеси являлось Томское островное месторождение, которая транспортировалась на расстояние 1 тыс. км. Сборные железобетонные плиты отправлялись с Орского ЖБИ к конечному потребителю на расстояние более 2 тыс. км, что свидетельствовало о труднодоступности и дальности транспортировки материалов на Север Западной Сибири. Исключением являлся Гороблагодатский карьер, материалы с которого поступали на расстояние не более 500 км (приложение 5). Например, в 1966 г. СК-102 треста «Тюменьдорстрой» для сооружения ВПП Тюменского аэропорта «Рощино» использовался щебень преимущественно из Гороблагодатского карьера. Для высокомарочного струнобетона был пригоден щебень только из этого карьера. По разнарядке Совета Министров РСФСР поставку этого материала обеспечивала Свердловская областная плановая комиссия, которая выделила тресту «Тюменьдорстрой» – 20 тыс. куб. м щебня[163].

К этому времени, на Севере Западной Сибири было разведано 89 месторождений строительных материалов, из них 53 месторождения кирпичных и керамзитовых глин, 29 – песка и песчано-гравийных смесей, 2 – известняков, 5 месторождений бутового камня. Так, общие запасы разведанных месторождений песчано-гравийной смеси необходимой дорожным строителям составляло около

[162] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 83.
[163] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4416. Л. 84.

100 млн куб. м. Однако многие из перспективных месторождений располагались на значительном расстоянии от мест концентрированного строительства. Только некоторые из них находились в ареале транспортного освоения: Калиновореченское месторождение песчано-гравийных смесей и Чернореченское месторождение, располагались в 27 километрах западнее г. Сургута[164].

Как бы то ни было, но дефицит местных строительных материалов, в том числе песчано-гравийной смеси в северных районах Западной Сибири становился непреодолимым препятствием для выполнения плана по строительству автодорог, так как обнаруженные месторождения стройматериалов не были своевременно введены в разработку. В 1968 г. на автодорогах Сургут – Товарный парк Западно-Сургутского месторождения и Товарный парк Западно-Сургутского месторождения – Быстринское месторождение не осуществлялось устройство основания из гравия, так как разрешение на укладку завозного Томского гравия СУ-904 получило от треста только на первоочередные вводимые участки автодороги Нефтеюганск – Нефтесборный парк Усть-Балыкского месторождения. Завод по производству гравия в Калиновореченском карьере, который должен был обеспечивать близлежащие стройки автодорог необходимыми материалами, так и не был построен[165].

Недостаток строительных материалов при возведении автодорог принудил «Тюменьдорстрой» по примеру Главтюменнефтегаза, Главтюменнефтегазстроя создавать свои маломощные подсобные предприятия по производству строительных материалов. Эти предприятия имели высокую себестоимость, что влияло на удорожание строительно-монтажных работ[166]. Подсобное хозяйство треста «Тюменьдорстрой», расположенное в г. Тюмень в 1969 г. выработало всего 8 тыс. куб. м черного щебня, которого хватало только на строительство

---

[164] Керов В.А. Вопросы развития промышленности строительных материалов в составе Западно-Сибирского народнохозяйственного комплекса // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. М., 1967. Вып. 12. С. 160-161.
[165] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 31. Л. 71.
[166] Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 2. С. 23.

автодороги Тюмень – Тобольск. Планы переработки щебня трестом не выполнялись, ссылаясь на низкие температуры в области. Изготовлением железобетонных плит трест не занимался, так как они поступали из других регионов страны[167].

В 1969 г. «Тюменьдорстрой» не выполнял планы по устройству железобетонного покрытия на автодорогах. Строительные управления в Сургуте (СУ-904), Нижневартовском (СУ-909), Нефтеюганске (СУ-905), Тюмени (СК-102) из-за отсутствия поставок сборного железобетона не реализовали укладку 51 тыс. м² плит, что составило отставание на 1,7 млн руб. Отрицательно влияло на качество СМР поставка Орским и Мелеузовским заводами некачественных плит и звеньев сборных труб[168]. Тем самым, низкое качество железобетонных плит приводило к преждевременному разрушению дорожного покрытия.

Кроме того, серьезное воздействие на использование материально-технических ресурсов автодорожных предприятий оказывал природно-климатический фактор. В мае-апреле 1970 г. произошло наводнение в г. Тюмени. Наводнение разрушило подъездные пути к складам со щебнем и выезд на трассу автодороги Тюмень – Тобольск. Вследствие чего, СК-102 не справилась с вводом очередных участков дороги Тюмень – Тобольск протяженностью 10 км[169].

Необходимо подчеркнуть, что это наводнение стало главной причиной приостановки возведения автотрассы, так как была нарушена связь с материальной базой треста. Также по правилам ведения дорожно-строительных работ на переувлажненных участках автодороги не разрешалось производить отсыпку земляного полотна. В июне 1970 г. Тюменский обком КПСС потребовал от треста «Тюменьдорстрой» и Тюменского областного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог принять исчерпывающие меры по

[167] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 82
[168] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 80.
[169] Там же. Д. 139. Л. 69.

ликвидации последствий наводнения и наведению порядка на автодорогах Тюменской области[170].

Этому должно было способствовать развитие материальной базы индустриального строительства на Севере Западной Сибири. В начале 1970-х гг. в Сургуте был введен завод железобетонных изделий, который позволил улучшить снабжение дорожных-строительных организаций железобетонными плитами. В п. Харп была введена в строй дробильно-сортировочная фабрика по производству щебня[171].

Наряду со строительством материально-технических баз на Севере, советское правительство предпринимало меры по улучшению поставок строительных материалов речным транспортом в районы Крайнего Севера. Эта проблема рассматривалась на уровне заместителя председателя Совета Министров СССР В.Е. Дымшица. 16 сентября 1970 г. на совещании Совета Министров СССР, Госснаба СССР представителям снабженческих структур были высказаны замечания, прежде всего, Минречфлоту РСФСР, который не подготовил речные порты и неудовлетворительно организовал разгрузку поступающих судов для Минтрансстроя СССР. Одновременно Мингазпрому и Миннефтепрому СССР поручалось произвести разгрузку простаивавших судов на пристанях Сургут, Нефтеюганск, Нижневартовская[172].

Строительные подразделения зачастую критиковали аппарат треста «Тюменьдорстрой» за то, что тот не обращал внимания на проблемы обеспечения отдельными дефицитными номенклатурами материалов. В 1971 г. СУ-917 просило руководство треста, чтобы сотрудники отдела снабжения внимательнее относились к нуждам управления, так как отсутствовал цемент, битум, а также

---

[170] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5200. Л. 34-36.
[171] Прищепа А.И. Создание материальной базы строительства на Севере Западной Сибири (вторая половина XX века) // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 4 (20). С. 120.
[172] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5108. Л. 70-72.

ГСМ. В связи с этим, СУ-917 испытывало трудности с выполнением плана строительства автодорог на Советско-Соснинском месторождении[173].

Развитие материально-технической базы треста «Тюменьдорстрой» являлось предметом обсуждения на заседаниях первичной партийной организации. Как отмечалось на закрытом заседании парткома треста «Тюменьдорстрой», состоявшемся 10 ноябре 1972 г., отдел снабжения треста недостаточно контролировал организацию хранения материалов в строительных управлениях. В тресте отмечались случаи хранения цемента под открытым небом. К концу 1972 г. по тресту возросло количество неликвидных материалов и запчастей до 100 тыс. руб. Основной причиной этих нарушений было отсутствие контроля со стороны ИТР, ответственных за материальное обеспечение[174].

В начале 1970-х гг. дорожным строителям не хватало песчаных карьеров для сооружения автодорог, к которым были привязаны транспортные объекты. Если СУ-904 в Сургуте имело Чернореченское месторождение песка, то СУ-909 при обустройстве Самотлорского нефтяного месторождения столкнулось с отсутствием естественных месторождений строительных материалов в районе озера Самотлор. В нач. 1970-х гг. песок для автодорог добывался на месторождениях № 1, 2 на р. Вах и на Окунёвском месторождении песка, который в последующем намывался земснарядами треста «Трансгидромеханизация»[175]. Кроме того, методом гидронамыва сооружали грунтов-лежневые автодороги специализированные строительные управления (ССУ) треста «Сургутнефтеспецстрой». Именно в этом тресте, в январе 1972 г. были организованы геологические партии по поиску строительных материалов (песка) в районах нефтедобычи Мегионским ССУ № 7[176]. В 1973 г. Мегионское ССУ №7 под руководством Г.М. Краева и Нижневартовского ССУ № 3 (начальник Г.Н.

---

[173] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 127.
[174] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 3. Л. 68.
[175] Цысь В.В., Цысь О.П., Алексеева Л.В. Самотлор: первые из первых (о строительстве внутрипромысловых дорог, основании кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960 – 1980-х гг. Нижневартовск, 2015. С. 78.
[176] АОАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 107. Л. 33.

Перлов) построили 118 км временных автодорог[177]. С мая 1972 г. трест организовал дорожно-строительный участок в п. Тазовский Ямало-Ненецкого автономного округа. Ему поручалось строительство грунтово-лежневых автодорог с последующей укладкой бетонных плит. Главным препятствием для строителей автодорог являлась вечная мерзлота. Поэтому этим организациям требовалось решить проблему транспортной связи, так как дорожно-строительных организаций треста «Тюменьдорстрой» на этих территориях не имелось[178].

К середине 1970-х гг. трест «Тюменьдорстрой» относительно стабильно обеспечивался гравием, цементом и дорожными плитами. Однако, по некоторым материалам трест снабжался неудовлетворительно. В первом полугодии 1973 г. трест должен был получить 9 тонн электродов, тогда как получил за весь год всего 4 тонны, которые не покрывали половины потребности треста. Нарушали сроки поставки автодорожной плиты Мелеузский и Колчеданский заводы ЖБИ. Для того чтобы максимально улучшить положение с поставками, работники отдела снабжения треста «Тюменьдорстрой» обращались в местные партийные и советские органы власти[179]. Так как у партийных и советских работников были все необходимые административные ресурсы, чтобы оказать влияние на заводы, с целью улучшение поставок дорожной плиты.

Тем не менее, слабым местом материально-технического обеспечения треста являлось недостаточное обеспечения контроля инженерно-техническими работниками, своевременной погрузки и отправки барж к местам назначения. Так, в 1975 г. трест «Тюменьдорстрой» заметил, что в речных портах погрузо-разгрузочные работы велись с нарушениями при их складировании и хранении, что ухудшало качество сборных железобетонных плит и их технико-эксплуатационные характеристики[180]. В целом, к 1975 г. в тресте отмечался недостаток цемента, который был с опозданием доставлен с Карагандинского

[177] Дороги к буровым // Ленинская правда. 1974. 13 августа.
[178] Иванов В. Строятся дороги // Красный Север. 1972. 6 мая.
[179] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 44-45.
[180] Там же. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 56-57.

цементного завода. Но отдел снабжения треста обеспечил основными строительными материалами подразделения за счет приобретения недостающих номенклатур у сторонних организаций, что во многом способствовало выполнению плана СМР по вводу автодорог. Закупались в основном цемент, металл, электроды и битум. Дорожными плитами и гравием трест был обеспечен[181]. Дорожно-строительные предприятия пополняли свои строительные ресурсы за счет децентрализованного закупа[182].

Некоторое укрепление материальной базы строительства автодорог и своевременной поставки бетонных плит ознаменовалось крупными достижениями коллектива «Тюменьдорстрой». За девятую пятилетку «Тюменьдорстрой» ввёл в постоянную эксплуатацию на нефтегазовых месторождениях 612 км автодорог с твердым покрытием[183]. Осуществление столь масштабной программы строительно-монтажных работ не представлялось возможным без налаживания системы материально-технического обеспечения. Собственно, благодаря высоким организаторским способностям руководителей дорожных строителей управляющего трестом «Тюменьдорстрой» Ю.В. Юшкова, его заместителя В.Г. Рябченюка, главного инженера треста Б.Ф. Илясова и начальника отдела снабжения В.С. Майданова начала создаваться центральная база треста в д. Паренкино под Тюменью с собственной речной пристанью на р. Туре. Создание новой базы объяснялось тем, что центральный склад треста на ст. Войновка не обеспечивал потребности дорожных строителей в связи возрастающими объёмами строительно-монтажных работ[184].

В 1976 г. «Тюменьдорстрой» и вновь образованный «Нижневартовскдорстрой» вели строительство автодорог на 17 нефтегазовых месторождениях. Вместе с тем, материальная-техническая база отставала от освоения новых месторождений. Общей проблемой строительных управлений и треста «Тюменьдорстрой» являлось отсутствие нормальных складских

[181] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 254.
[182] Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 179.
[183] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 10.
[184] Майданов В.С. Указ. соч. С. 174.

помещений для всех материалов и запчастей[185]. Это приводило к порче материальных ресурсов и неоправданным потерям. Так, например, в 1977 г. на базе треста отмечались пропажи запчастей. Территория и помещения складов были захламлены материалами, которые пришли в негодность[186].

К концу 1970-х гг. в трестах «Тюменьдорстрой», «Нижневартовскдорстрой» сохранялась тенденция по нарастанию дефицита отдельных номенклатур строительных материалов. Показательно, что в 1977 г. Тюменьглавснаб Госснаба СССР не своевременно выделил тресту «Тюменьдорстрой» фонды на битум, ГСМ, а фонд на цветной металл трест вовсе не получил. Практически не имелось необходимого количества емкостей под ГСМ[187]. Таким образом, требовались конкретные решения по развитию материально-технической базы треста и улучшению управления снабженческими организациями в целом по Минтрансстрою СССР.

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». В Минтрансстрое СССР было создано Главное управление по строительству автомобильных дорог в районах Урала и Западной Сибири (Главзапсибдорстрой) с целью улучшения управления и материального-технического снабжения строительства автодорог с твердым покрытием[188]. Создание нового автодорожного главка ознаменовало начало нового этапа в развитии материально-технического снабжения трестов на Севере Западной Сибири.

Однако, сразу существенных изменений после создания Главзапсибдорстроя не произошло. В 1977 г. тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» от заводов Главстройпрома также недополучили 14,1 тыс. куб. м сборных железобетонных плит, что стало причиной срыва постройки автодорог с твердым покрытием. В тоже время, Минречфлот РСФСР не принимал

---

[185] ГАСПИТО. Ф, 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 76.
[186] ГАСПИТО. Ф, 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 102-103.
[187] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 166.
[188] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 286.

нормы перевозки на 2-3 кварталы в количестве 10,5 тыс. куб. м плит покрытия[189]. В 1978 г. ситуация с плитами повторилась. Заводы-поставщики обвиняли трест в несвоевременной подаче заявок на плиты[190]. Отсутствие единого органа управления в трестах по материальному снабжению и недостаточная координация отделов снабжения в строительных подразделениях треста приводили к замешательству и срыву поставок плит.

В 1979 г. учитывая недостатки материально-технического снабжения Главзапсибдорстрой начал создание управлений производственно-технологической комплектации (УПТК) на базе ОМТС. Основными причинами создания УПТК в северных трестах в условиях деятельности ОМТС стали: 1) раздробленность функций управления материальным снабжением между ОМТС и аппаратом треста, отделами снабжения строительных подразделений и службами трестов; 2) возникновение трудностей с концентрацией материально-технических ресурсов; 3) отсутствие единого органа управления материально-техническим снабжением; 4) поставка строительных материалов осуществлялась без учета графика технологической последовательности строительства транспортных объектов[191].

Непосредственный участник организации УПТК в тресте «Тюменьдорстрой» В.С. Майднов, который возглавлял отдел снабжения треста вспоминал, что «многие вопросы обеспечения материальными ресурсами были сняты со всех подразделений, которые ранее вынуждены были работать с заводами-поставщиками, посылая туда своих многочисленных, так называемых, толкачей, которые вносили неразбериху и нервозность»[192]. Тем самым, организация централизованных снабженческо-сбытовых структур в автодорожном строительстве в северных районах Западной Сибири позволила

---

[189] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 1278. Л. 81.
[190] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 2728. Л. 103.
[191] Майданов В.С., Гришаков Б.Н., Вассерман А.С. Повышение эффективности структуры управления материально-техническим снабжением в ПСМО Запсибдорстрой // Повышение эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Омск, 1987. С. 14.
[192] Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 176.

освободить строительные подразделения трестов от вопросов материально-технического снабжения, координируя планы поставки материалов с УПТК треста.

К концу 1979 г. УПТК функционировало в трестах «Нижневартовскдорстрой» и «Тюменьдорстрой». Новое подразделение в тресте «Тюменьдорстрой» позволило упорядочить оплату материалов и взаимоотношения с поставщиками. Становление УПТК привело к формированию единого расчетного центра в тресте, а также дало возможность контролировать поступление материалов и их реализацию в строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой»[193]. Однако, на первый взгляд благополучное состояние материально-технического снабжения в результате функционирования УПТК было перечеркнуто заводами Главстройпрома. В адрес треста «Тюменьдорстрой» было недогружено 24 тыс. куб. м железобетонных плит, которая привела к резкой нехватке дорожных плит – основного строительного материала. Все тот же Колчеданский завод ЖБИ, как и в начале 1970-х гг. срывал поставки, так как недоделал 18 тыс. куб. м плит ПАГ-14 по причине отсутствия на заводе металла и цемента. В итоге недопоставка плит отражалась на вводе объектов в эксплуатацию. В 1979 г. сургутское СУ-904 и мамонтовское СУ-926 не ввели в строй 30,2 км для Миннефтепрома[194]. Таким образом, на протяжении всей второй половины 1970-х гг. заводы-поставщики срывали план по поставкам сборных железобетонных плит, что становилось причиной невыполнения обязательств дорожными строителями перед нефтяниками и газовиками.

Большие проблемы возникали в УПТК трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» из-за отсутствия постоянных и временных складских помещений. Основная нагрузка УПТК треста приходилась на два участка в г. Тюмени, которые имели складские помещения для хранения материальных ценностей. Так, главный инженер УПТК треста «Нижневартовскдорстрой» Р.М. Радченко на профсоюзной конференции в июле 1979 г. отмечал, что «в Тюмени

[193] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 147.
[194] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 149.

хранится 10 тыс. комплектов спецодежды, краски, стройматериалов, но ничего из этого мы не можем вывезти – нет автотранспорта, негде хранить всё это»[195].

В этом смысле сказывалась ведомственная разобщенность в материально-техническом снабжении на Севере Западной Сибири, которая приводила к большим экономическим потерям материальных ценностей. В предприятиях отмечалось увеличение общей массы совокупных запасов материальных ресурсов при снижении возможности маневрирования ими в рамках региона. В каждом ведомстве росли необустроенные базы и складские помещения с низкой высотой складирования продукции и недостаточным уровнем механизации погрузо-разгрузочных работ. Так, в Нижневартовске функционировало несколько предприятий по снабжению: УПТК треста «Нижневартовскнефтестрой», УПТК треста «Самотлорнефтепромстрой» Миннефтегазстроя СССР, УПТК ПСМО «Нижневартовскстрой» Минпромстроя СССР, УПТК треста «Нижневартовскдорстрой» Минтрансстроя СССР и другие снабженческие организации[196].

Из приложения 6 видно, что в 1980 г. в автодорожных трестах сложилась нестабильная ситуация с реализацией строительных материалов. По сравнению с 1979 г. в тресте «Тюменьдорстрой» уменьшилась реализация плит покрытия в связи с недопоставкой заводами. Главный поставщик бетонных плит – Колчеданский завод ЖБК не отгрузил 15,3 тыс. куб. м дорожного покрытия. В 1980 г. сократились поставки цемента из-за отсутствия складов у треста «Тюменьдорстрой», поэтому трест был вынужден получать этот материал в таре, что сдерживало его разгрузку. В 1979 г. у треста «Нижневартовскдорстрой» поступление плит ПАГ-14 было почти в 2 раза больше, чем у треста «Тюменьдорстрой» из-за первоочерёдности строительства нефтегазовых объектов. В 1980 г. УПТК треста «Нижневартовскдорстрой» по объёмам реализации плит ПАГ-14 превзошёл трест «Тюменьдорстрой» в 5 раз. Однако,

---

[195] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 172. Л. 25.

[196] Лебедева Л.П. Материально-техническое снабжение Западной Сибири в разрезе трех широтных зон // Экономика Сибири в разрезе широтных зон. Новосибирск, 1985. С. 93.

нижневартовские дорожники не реализовали фонды битума, так как укладывали автодороги по двухстадийной технологии, которая не требовала заливки швов и скрепления плит в первый год их эксплуатации. При этом, «Нижневартовскдорстрой» реализовал в строительстве автодорог в 4,7 раза больше дорнита, чем «Тюменьдорстрой».

К 1980 г. в тресте «Тюменьдорстрой» не была создана единая база УПТК. Сама контора управления находилась в Паренкино под Тюменью, тогда как строительные грузы прибывали на железнодорожную станцию Войновка. Тем самым, производственная база УПТК была разорвана на две части. Отдаленность базы УПТК треста от г. Тюмени создавала трудности перевозки людей на базу УПТК в Паренкино. Для того чтобы добраться на работу было необходимо ехать на автобусе не менее 3 часов. При этом по маршруту ходил всего один автобус. Транспортные расходы работников УПТК не оплачивались[197]. Вместе с тем, на ИТР лежала большая ответственность по обеспечению строительных управлений всеми необходимыми материалами, особенно северных подразделений треста.

Особые сложности по доставке строительных грузов испытывал трест на территории Ямала, так как требовалось в период навигации по рекам вовремя обеспечить надымское СУ-934 и уренгойское СУ-942 дорожными плитами. Отправка грузов в газовые районы ЯНАО имела сложную транспортную схему. Сначала грузы поступали из европейской части СССР на ст. Лабытнанги (порт Салехард), откуда они транспортировались морским путём по Обской и Тазовской губе до посёлка Пуровские Вехи (895 км). После перегрузки на речные суда строительный материал следовал на базу экспедиции (307 км). Далее от базы экспедиции к Уренгойскому газоконденсатному месторождения (100 – 140 км) доставка осуществлялась тракторами, тягачами (80 % грузов) и авиатранспортном (20 %) непосредственно к месту сооружения автодорог[198].

---

[197] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 11. Л. 3-4.

[198] Кин. А.А., Орлов Б.П. Севастьянов Л.И. Освоение нефтегазовых ресурсов Западно-Сибирской равнины // Развитие народного хозяйства Сибири. Новосибирск, 1978. С. 308.

Впрочем, осуществить данную операцию при нехватке бортового автотранспорта силами треста «Тюменьдорстрой» было невозможно. При этом строительные организации различной ведомственной подчиненности, так и заказчики не всегда помогали дорожным строителям. Они направляли грузовой автотранспорт на важнейшие стройки своих подразделений. По этой причине, некоторые процессы материально-технического снабжения координировались Тюменским облисполкомом. В декабре 1980 г. облисполком поручил строительному главку Миннефтегазстроя Главуренгойгазстрою для обеспечения ввода автодорог трестом «Тюменьдорстрой» на Уренгойском месторождении срочно перевезти плиты из г. Надым и р. Пур к месту их укладки в г. Новый Уренгой[199].

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» строительным министерствам было поручено обеспечить в 1981 году производство специальных железобетонных плит на заводах железобетонных изделий в г. Орске до 220 тыс. куб. м в год и в поселке Оверята Пермской области до 180 тыс. куб. м в год[200]. Придавая большее значение строительству автодорог в районах ЗСНГК, советское правительство поручило Минтяжстрою, Минпромстрою, Минстройматериалов СССР и Мосгорисполкому обеспечить изготовление и поставку в 1981-1983 гг. Минтрансстрою железобетонных плит.

По этому постановлению в декабре 1980 г. было образовано производственное строительно-монтажное объединение (ПСМО) «Запсибдорстрой». Однако на материально-техническое снабжение автодорожных трестов формирование строительно-монтажного объединения напрямую не оказало влияния. В трестах также создавались на самостоятельном балансе УПТК без единого органа управления в объединении. В декабре 1980 г. был организован ещё один трест автодорожного строительства

[199] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6526. Л. 109-110.
[200] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 208.

«Сургутдорстрой». Этот трест тоже получил отдельную структуру по снабжению – УПТК, которое заработало с марта 1981 г. Как показала деятельность ПСМО «Запсибдорстрой» и его трестов в 1981-1982 гг., основной причиной срыва государственного плана по вводу автодорог в эксплуатацию стала недопоставка железобетонных конструкций: в организации объединения было поставлено 444 тыс. куб. м плит против плановых 498 тыс. куб. м[201]. По заявлению заводов-поставщиков подчинённых Минтрансстрою СССР отправка материалов не выполнялась из-за отсутствия парка вагонов у Министерства путей сообщения[202].

В июне 1981 г. председатель Тюменского облисполкома В.В. Никитин обратился к министру транспортного строительства И.Д. Соснову с просьбой об улучшении материально-технического снабжения. В записке отмечалось, что ввод строящихся объектов Минтрансстроем находится под угрозой срыва. В связи с этим, облисполком выделил из своих фондов дополнительно 256 тыс. куб. м щебня и гравия. В результате, потребность организаций Минтрансстроя на 1981 г. в щебне и песчано-гравийной смеси была удовлетворена полностью. Одновременно с этим, облисполком просил руководство Минтрансстроя СССР улучшить поставку выделенных фондов строительных материалов предприятиям области[203].

Неудовлетворительная ситуация с поставками стала главной проблемой дорожно-строительных организаций на Севере Западной Сибири. Так, в начале 1980-х гг. планы поставок строительных материалов в ПСМО «Запсибдорстрой» не выполнялись (приложение 7). Это объяснялось загруженностью подвижного парка вагонов, а также отсутствием материальных ресурсов на заводах, производивших строительные материалы. Кроме того, на своевременную и полную реализацию фондов на стройматериалы влияла сложная транспортная схема доставки грузов смешанными перевозками (железнодорожными, водными путями) и короткий период навигации водного транспорта на Севере. Например, в

---

[201] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 125.
[202] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 149.
[203] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6525. Л. 156.

1982 г. навигация по малым рекам была затруднена из-за падения уровня воды в районах производства работ, что осложнило доставку стройматериалов на объекты СУ-917 треста «Нижневартовскдорстрой»[204].

В рамках сложившейся системы материально-технического снабжения в трестах объединения «Запсибдорстрой» не удавалось оперативно маневрировать строительными материалами на транспортных объектах. В апреле 1982 г. Тюменский облисполком просил Минтрансстрой СССР выделить дополнительный объём битума тресту «Тюменьдорстрой» на выполнение задания по вводу автодороги Тюмень – Тобольск, так как объект находился под угрозой срыва плана строительства[205].

Как показывают сводные данные по ПСМО «Запсибдорстрой», в 1982 г. УПТК трестов «Сургутдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» имели в наличии нефтебитум (приложение 7). Этот факт свидетельствовал о том, что УПТК треста «Тюменьдорстрой» не имело представления, что имеется в наличии в других организациях объединения, чтобы произвести взаимообмен материалами. В тоже время, начальник объединения «Запсибдорстрой» не управлял ситуацией, так как тресты сами занимались снабжением. Это свидетельствовало о том, что внутри ПСМО «Запсибдорстрой» отсутствовала координация в управлении материально-техническими ресурсами.

Своевременному поступлению строительных материалов в автодорожные организации способствовала формировавшаяся сеть железных дорог. Труднодоступные районы Ямала в снабжении материалов полностью зависели от речного транспорта. Однако ограниченный период его навигации не позволял искоренить дефицит железобетонных плит ПАГ-14, который имелся в строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» ПСМО «Запсибдорстрой». В октябре 1982 г. первичная партийная организация уренгойского СУ-942 треста «Тюменьдорстрой» отмечала, что железная дорога Холмогоры – Уренгой, введенная во временную эксплуатацию, позволила

[204] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 160.
[205] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6674. Л. 207.

улучшить обеспечение строек материалами, особенно железобетонными плитами. Тем не менее, в СУ-942 не полностью были закрыты потребности в плитах ПАГ-14 для устройства дорожного полотна (не хватало бетонных плит на 6-7 км)[206].

Главными проблемами при управлении материально-техническим снабжением дорожно-строительных организаций ПСМО «Запсибдорстрой» являлись значительное количество низовых подразделений (более 50), их территориальная рассредоточенность и сложная транспортная схема доставки материальных ценностей. Постоянный рост программы автодорожного строительства приводил в трестах к увеличению одновременно сооружаемых объектов до 200 шт. ежегодно. В январе 1983 г. Минтрансстрой СССР для улучшения материально-технического снабжения строившихся объектов передал УПТК треста «Тюменьдорстрой» в непосредственное подчинение ПСМО «Запсибдорстрой». Все функции по материальному снабжению трестов «Сургутдорстрой», «Нижневартовскдорстрой» и «Надымдорстрой» были возложены на УПТК строительно-монтажного объединения «Запсибдорстрой». В связи с этим, параллельные структуры в трестах были ликвидированы[207].

Создание единого органа материально-технического снабжения в ПСМО «Запсибдорстрой» позволило повысить дисциплину поставок материально-технических ресурсов. УПТК было единым плательщиком и заказчиком материальных ресурсов для всех подразделений ПСМО. УПТК объединения решало несколько проблем: сокращалось число командировок представителей трестов и их подразделений по вопросам снабжения; освобождались подразделения ПСМО от участия в организации договорной работы, сосредоточив ее в УПТК объединения; осуществление поставок материальных ресурсов всем подразделениям ПСМО вне зависимости от платежеспособности этих подразделений[208].

---

[206] ГАСПИТО. Ф. 3299. Оп. 1. Д. 3. Л. 78.
[207] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 3-4.
[208] Майданов В.С., Гришаков Б.Н., Вассерман А.С. Повышение эффективности структуры управления материально-техническим снабжением в ПСМО Запсибдорстрой // Повышение эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Омск, 1987. С. 15.

Тем не менее, не все вопросы материально-технического обеспечения могли быть решены с помощью УПТК объединения. В I квартале 1983 г. объединение «Запсибдорстрой» медленно получало запланированные фонды на цемент, строительный кирпич и крайне необходимые дорожные плиты ПАГ-14. По вопросам снабжения «Запсибдорстрой» часто обращался к партийному руководству области. Начальник объединения «Запсибдорстрой» в 1981-1999 гг. А.И. Каспарова вспоминал, что первый секретарь Тюменского обкома КПСС Г.П. Богомяков при решении производственных проблем дорожного строительства «помнил не только наименования строящихся дорог, но и их протяженность»[209]. Например, в марте 1983 г. Тюменский обком КПСС просил Минпромстрой СССР ускорить поставки 40 тыс. куб. м железобетонных плит и ликвидировать отставание. Планом на первый квартал предусматривалось 9 тыс. куб. м дорожных плит, но было поставлено 3,9 тыс. куб. м. Поставки задерживались по вине Минпромстроя. К концу года заводами министерства было изготовлено всего 6,3 куб. м дорожных плит[210]. При этом другие поставщики, такие как Мосгорисполком и Минстройматериалов выполняли свои обязательства в срок.

За три года (1981-1983) деятельности ПСМО «Запсибдорстрой» недополучило 200 тыс. куб. м железобетонных плит. Несвоевременная поставка строительных материалов организациями Минтяжстроя СССР, Минпромстроя СССР не позволяла наращивать темпы автодорожного строительства. Для улучшения снабжения материально-техническими ресурсами начальник объединения А.И. Каспаров высказывал предложение, что некоторые вопросы обеспечения материалами объединение решить не сможет, так как те находятся в компетенции соответствующих директивных органов[211].

В 1983 г. комиссия Президиума Совета Министров по вопросам развития ЗСНГК отмечала, что прирост добычи нефти и газа в Западной Сибири после 1986 гг. будет осуществляться за счет освоения газовых месторождений Ямала.

---

[209] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 94.
[210] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7759. Л. 21-22.
[211] Каспаров А.И. Дороги Севера // Ленинская правда. 1984. 25 апреля.

Комиссия во главу угла ставила опережающее строительство автодорог к нефтегазовым месторождениям. По мнению членов комиссии, Госплан СССР задерживал решение вопросов автодорожного строительства на Севере Западной Сибири. Для усиления строительного производства Минтрансстрою СССР поручалось организовать изготовление в Западной Сибири дорожных плит с тем, чтобы прекратить их завоз с дальних районов[212]. Факты свидетельствуют, что на протяжении первой половины 1980-х гг. сборные железобетонные плиты в основном были привозные. Завод по производству дорожных плит в ПСМО «Запсибдорстрой» не был организован.

В связи с этим, непосредственное участие в решении проблем материально-технического снабжения принимал Тюменский облисполком. В августе 1983 г. трест «Тюменьдорстрой» объединения «Запсибдорстрой» производил реконструкцию и расширение аэропорта «Рощино». Тресту требовался щебень высокой прочности, который имелся только у предприятий Главтюменьпромстроя. По ходатайству Тюменского облисполкома Курманский каменно-щебеночный завод отпустил СУ-964 треста «Тюменьдорстрой» - 7 тыс. куб. м щебня[213]. Однако несвоевременное решение некоторых вопросов обеспечения приводило к невыполнению плановых заданий в строительстве автодорог нефтегазового комплекса.

К 1984 г. с переменным успехом снабжались дорожно-строительные предприятия ПСМО «Запсибдорстрой». Не выполнялись поставки строительного кирпича и дорнита в необходимых количествах. Но было достигнуто временное улучшение с поставками железобетонных плит, которыми объединение было обеспечено[214].

Материально-техническое снабжение во многом зависело от человеческого факторы. Начальник объединения «Запсибдорстрой» в 1981-1999 гг. А.И. Каспаров вспоминал, что «для обеспечения всех звеньев весьма разветвленной

---

[212] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7740. Л. 9.
[213] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811. Л. 81.
[214] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 144.

структуры объединения материальными ресурсами в Тюмени постоянно находился один из моих заместителей – В.С. Майданов»[215]. Под руководством В.С. Майданова и работников линейных подразделений УПТК к середине 1980-х гг. удалось стабилизировать доставку основных строительных материалов в подразделения ПСМО «Запсибдорстрой». Из приложения 7 видно, что по сравнению с началом деятельности дорожно-строительного объединения (1981-1982 гг.) к 1985 г по всем позициям доставки был выполнен план реализации фондов, за исключением дорожных плит ПАГ-14, которых постоянно не хватало из-за недостатка материальных ресурсов у заводов-поставщиков для производства плит покрытия.

Помимо этого, в трестах ПСМО «Запсибдорстрой» отмечались случаи слабой организации погрузо-разгрузочных работ поступавших материалов. Так, в 1985 г. большой сверхнормативный простой вагонов произошёл в тресте «Сургутдорстрой», в связи с массовым поступлением железобетонных плит, а также большой партии цемента россыпью. За неудовлетворительную работу по разгрузке железнодорожных вагонов заместителям начальника ряда управлений СУ-904, СУ-905, СУ-926, СУ-943 и в СУ-951 был объявлен строгий выговор. В качестве частичного погашения ущерба, вызванного штрафом за сверхнормативный простой вагонов, была удержана 1/3 должностного оклада. За простой был уплачен штраф в сумме 38,2 тыс. рублей[216]. Таким образом, из-за халатности руководства подразделений в тресте задерживалось обеспечение строительства дорожными плитами.

В 1986 г. началась перестройка хозяйственного механизма, которая затронула материальное снабжение автодорожных трестов на Севере Западной Сибири. Направления его совершенствования нашли отражение в принятых постановлениях ЦК КПСС и Советом Министров СССР от 14 августа 1986 г. «О дальнейшем совершенствовании управления строительным комплексом страны» и «О мерах по совершенствованию хозяйственного механизма в строительстве». В

[215] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 94.
[216] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 141. Л. 165.

соответствии с ними на УПТК возлагались задачи организации производственно-технологической комплектации объектов строительными конструкциями, деталями, материалами и полуфабрикатами по утвержденным графикам комплектации и своевременная реализация выделенных трестам фондов и лимитов на строительные конструкции. Снабжение должно было быть организовано через территориальные органы Госснаба СССР с учётом графика производства СМР. В том числе, УПТК разрешались осуществлять децентрализованные оптовые закупки строительных материалов в иных строительных организациях[217]. Тем самым, усиление самостоятельности снабженческих организаций и возможность манёвра материальными ресурсами должно было привести к стимулированию и вовлечению в производство внутренних резервов УПТК объединения «Запсибдорстрой».

Данные реализации материально-технических ресурсов УПТК в приложении 8 показывают, что в 1987 г. основные строительные материалы «Запсибдорстрой» получил в полном объёме, но за исключением дорожной плиты ПАГ-14. На основе материалов приложения также можно проследить, что в 1988-1989 гг. существенно ухудшилась ситуация по доставке плит покрытия ПАГ-14 и дорнита. Это напрямую нашло отражение в сокращении темпов автодорожного строительства. В эти годы стало срываться выполнение поставок важнейших дорожно-строительных материалов. Начальник ПСМО «Запсибдорстрой» А.И. Каспаров, который в 1988 г. был делегатом XIX партконференции вспоминал, что как участник конференции он был правомочен попасть на прием к любому из высших руководителей страны для оперативного решения производственной задачи. В связи с тем, что в трестах дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» наблюдалась нехватка дефицитного материала – цемента. Поэтому А.И. Каспаров стремился попасть на приём к председателю Совета Министров СССР Н.И. Рыжкову. В ходе предметной беседы, выслушав

[217] Коротеев А.М., Беляев Т.А., Бессмертный Г.Г. Планирование, организация и управление транспортным строительством. М., 1989. С. 138.

аргументы начальника дорожных строителей Севера, Н.И. Рыжков поручил правительству выделить ПСМО «Запсибдорстрой» 100 тыс. тонн цемента[218].

В 1989 г. в дорожно-строительное объединение перестала поступать битумная мастика, которая была необходима при заливке швов дорожных плит. Объединение не получило фондов на её поставку. Так, заводы Главстройпрома недогрузили плиты ПАГ-14 в объёме 47,8 тыс. м, что привело к невыполнению плана СМР по объединению «Запсибдорстрой» и его трестам[219]. Стоит отметить, что в 1987-1989 гг. поступление песчано-гравийной смеси и щебня перестало учитываться в отчетах объединения «Запсибдорстрой». В то время была возможна фальсификация статистики, что приводило к отсутствию сведений о ряде материалов. Кроме того, в дорожно-строительных трестах объединения «Запсибдорстрой» отмечались случаи не требовательного отношения делопроизводителей к отчетной документации. В конце 1980-х гг. сокращение поступления материально-технических ресурсов явилось причиной падения темпов автодорожного строительства. Если в 1988 г. объединение «Запсибдорстрой» ввело в постоянную эксплуатацию 898 км автодорог с твердым покрытием, в 1989 г. – 774 км, то уже в 1990 г. только 560 км[220].

В конце 1980-х гг. положительная тенденция по снабжению наблюдалась лишь в улучшении качества плит покрытия, поставляемых Главстройпромом. Если в 1988 г. 12,4% плит не соответствовали ТУ, то в 1989 г. – 9%. Некоторое улучшение качества железобетонных плит было связано с тем, что в структуре ППДСО «Запсибдорстрой» появился собственный завод, производивший бетонные плиты. С 1 октября 1988 г. приказом Минтрансстроя СССР производственное объединение «Уралсибтрансжелезобетон» передавало в ППДСО «Запсибдорстрой» Сургутский завод по производству сборных железобетонных конструкций[221]. В 1990 г. качество выпускаемых плит повышалось за счет внедрения автоматического режима пропаривания, ремонта

[218] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 102-103.
[219] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 46.
[220] Каспаров А.И. Стройки Запсибдорстроя // Автомобильные дороги. 1994. № 8. С. 19.
[221] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 55.

пропарочных крышек трубопровода в камерах. Эти меры положительно сказались на улучшении прочности и качества поверхности изделий[222]. В 1991 г. Сургутским заводом ЖБИ было выпущено 30 тыс. куб. м железобетона с использованием суперпластификатора[223]. Однако, эти нововведения не изменили ход и качество автодорожного строительства. В 1991 г. нарастали кризисные явления в материально-техническом снабжении и возрастала задолженность заказчиков за построенные транспортные объекты.

В 1991 г. был ликвидирован Госснаб СССР. Началась реорганизация материально-технической снабжения Главснаба в Минтрансстрое. В январе 1991 г. УПТК объединения «Запсибдорстрой» было преобразовано в коммерческий центр «Запсибдорстройснаб». Причиной этих изменений в сфере снабжения стала демонополизация предприятий материально-технического обеспечения, которая проводилась в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 августа 1990 г. № 835 «О мерах по демонополизации народного хозяйства»[224].

Вместе с тем, постоянная задолженность заказчиков Миннефтегазпрома СССР и концерна «Газпром», нарушение системы снабжения материально-техническими ресурсами привели к недостатку строительных материалов в ПСМО «Запсибдорстрой». Так, в 1991 г. Минтрансстрой отмечал, что по Тюменской области не были обеспечены централизованно-распределяемыми материально-техническими ресурсами работы по строительству автодорог к нефтяным и газовым месторождениям Ямала в объёме 140 млн руб. или 31% от общего объёма (451 млн руб.). Переговоры руководителей трестов и объединений Минтрансстроя СССР с заводами-поставщиками железобетонных плит ПАГ-14, цемента, металла о заключении прямых договоров на поставку ресурсов положительных результатов не давали[225]. Последовавшая затем ликвидация Минтрансстроя в ноябре 1991 г. собственно завершает советский период развития

[222] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7777. Л. 63.
[223] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 8096. Л. 26.
[224] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 83.
[225] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7959. Л. 2.

материально-технического обеспечения строительными материалами автодорожных трестов на Севере Западной Сибири.

Таким образом, основные направления и пути обеспечения строительными материалами показывают, что в середине 1960-х – начале 1980-х гг. недостаточно эффективно были организованы поставки дорожных плит в строительно-монтажные тресты. Главным образом из-за отсутствия этого материала дорожно-строительные предприятия срывали планы укладки автодорожных плит. Основная часть строительных материалов завозилась в автономные округа из ближайших регионов при помощи речного транспорта. В начале 1980-х гг. было налажено более тесное взаимодействие автодорожных организаций с основными заводами-поставщиками, что позволило обеспечить своевременную доставку строительных материалов. Это объяснялось тем, что в правительственных постановлениях были четко определены обязанности региональной власти и министерств по обеспечению материалами автодорожного строительства Западно-Сибирского нефтегазового комплекса

Однако ведомственная разобщенность в материально-техническом снабжении Западной Сибири в целом, так и на уровне предприятий транспортного строительства приводила к несогласованности и отсутствию возможностей для маневрирования материально-техническими ресурсами. В середине 1980-х гг. Минтрансстрой реорганизовал материально-техническое снабжение в автодорожном строительстве Севера Западной Сибири, сосредоточив его в руках объединения «Запсибдорстрой». Это существенно улучшило поставки дорожных плит и позволило осуществить крупномасштабную программу автодорожного строительства. В 1987 г. дорожные строители нефтегазового комплекса за год построили 983 км автодорог с твердым покрытием, что стало рекордом для предприятий Минтрансстроя. Тем не менее, начавшаяся перестройка хозяйственного механизма в строительной отрасли СССР стала сдерживать развитие материально-технического снабжения, что привело к сокращению строительства автодорог. Кроме того, постоянная задолженность заказчиков, прежде всего, нефтегазовых ведомств, приводила к нестабильному финансовому

состоянию предприятий автодорожного строительства. Разрушение централизованной системы материально-технического снабжения и последующая ликвидация Минтрансстроя привели к коллапсу автодорожного строительства в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири.

1.3. Оснащение предприятий дорожно-строительной техникой и её применение

В середине 1960-х гг. автодорожное строительство на Севере Западной Сибири было представлено всего двумя строительными управлениями (СУ) № 904 в Сургуте и № 905 в Урае и автобазами (АБ) № 92 и № 93 в составе Управления строительства №1 (УС-1), которое дислоцировалось в г. Петропавловске. Они были образованы в феврале 1965 г. приказом Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР[226]. В период деятельности в составе УС-1 организациям было поручено обустраивать производственную базу для техники и ремонтные мастерские в Сургуте и Урае. Главной задачей дорожно-строительной техники и автотранспорта в предприятиях являлось обеспечение технологического процесса сооружения автодорог. В условиях Севера к этой задаче прибавлялось способности и умения водительского состава строительных управлений обеспечивать работоспособность техники при низких температурах воздуха.

В марте 1965 г. первая колонна техники СУ-904 пришла в Сургут по зимнику. Это были МАЗ-200 и новые автосамосвалы ММЗ-555. Весной СУ-904 получило ещё 8 самосвалов, которые в основном заложили основу для создания АБ-92[227]. В 1965 г. в СУ-904 имелось 16 единиц дорожно-строительной техники. Из них 15 машин находилась в исправном состоянии. Вместе с тем, в управлении отмечался недостаток мощных экскаваторов и автогрейдеров. Кроме того, дорожные строители СУ-904 испытывали острый недостаток в других механизмах. Не имелось моторных катков Д-211, отсутствовали пневматические

[226] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 58-59.
[227] Побегут по тайге дороги // К победе коммунизма. 1965. 9 июня. № 69 (2839). С. 3.

краны К-123, с помощью которых укладывалось железобетонное покрытие[228]. Поэтому в 1965 г. автодорожное предприятие не вело строительство автодорог, а в основном занималось строительством жилья для работников управления и обустройством собственной базы.

Проблема оснащения предприятий строительной техникой объяснялась сложной транспортной схемой её доставки, которая отправлялось из Тюмени в период навигации речным флотом, либо гражданской авиацией. Главный механик СУ-904 в 1965 г. Е.Ф. Шинкаренко вспоминал, что база материально-технического снабжения находилась в Тюмени, и два экскаватора Э-652 в Среднее Приобье были доставлены силами гражданской авиации, Антеями[229].

На другом фланге транспортного освоения, дорожные строители из СУ-905 при сооружении трассы Урай – нефтепромысел Трехозёрный испытывали нехватку запасных частей к дорожно-строительным машинам. В 1965 г. сложности в поступлении запасных частей из УС-1 не позволяли СУ-905 работать в полную силу, вести строительство в две смены, ввиду частой поломки экскаваторов. Ремонт техники осуществлялся кустарно, без использования специальных средств и при отсутствии необходимого инструмента. Поэтому из-за нехватки запчастей для экскаваторов земляные работы на автодороге Урай – нефтепромысел Трехозерный были остановлены. Основной причиной выхода из строя экскаваторов стала неподготовленности карьеров, в которых грунт промёрз и разработке не поддавался[230]. Таким образом, из-за нехватки запчастей и недостаточного опыта строительства в северных условиях у дорожников СУ-905 не удалось своевременно осуществить освоение трассы.

В ноябре 1965 г. в связи с организацией треста «Тюменьдорстрой» снабжение дорожно-строительной техникой значительно улучшилось благодаря координации отделом снабжения треста и при сокращении транспортных издержек доставки техники непосредственно с г. Тюмени. Трест организовал

---

[228] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 135.
[229] Машинов Ю. Фартовый шлях Юрия Шинкаренко // Дороги России XXI века. 2015. № 6. С. 64.
[230] ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 28-29.

отправление техники в 1966 г. речным транспортом и где это представлялось возможным гражданской авиацией и своим ходом по зимнику Тюмень – Сургут[231].

Сооружение автодорог началось в совершенно неосвоенной и неизученной местности Севера Западной Сибири при отсутствии естественных каменных материалов. Первые результаты строительства автодорог в Ханты-Мансийском округе показали, что для работы в таких условиях нужны машины болотной модификации: бульдозеры, экскаваторы и тракторы на уширенных гусеницах, а также автомобили-самосвалы на арочных шинах повышенной проходимости. Однако большинство имевшихся машин не удовлетворяли потребности дорожных строителей. Для местных условий объем выторфовывания болот исчислялся десятками тысяч кубометров, что обуславливало потребность в экскаваторах большой производительности с ковшом емкостью более 1 куб. м грунта[232].

Другой крупной проблемой в подразделениях треста «Тюменьдорстрой» стал перерасход бензина из-за тяжелых условий эксплуатации автомобилей по свеженасыпанным грунтам и в карьерах. Сильное похолодание в зимнее время принуждало водителей не глушить автомашины, иногда круглые сутки, так как строительные управления треста не имели гаражей для стоянки техники. Вследствие этого наблюдался перерасход бензина и повышенный износ техники в условиях бездорожья нефтегазоносных районов Западной Сибири. Поэтому дорожно-строительные машины треста выходили из строя раньше срока их плановой эксплуатации. Зачастую к этим машинам не имелось запасных частей. Так, в 1966 г. нормативная потребность треста в запчастях к парку тяжелых дорожных машин составляла – 230 тыс. руб., а их было получено всего на 53 тыс. руб. Обеспеченность запчастями для автомобилей и тракторов была неудовлетворительной. Полностью отсутствовали запасные детали к ЗИЛ-130 и

---

[231] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 103.

[232] Ильин А., Шалыгин М. Началось строительство дорог в Тюменской области // Автомобильные дороги. 1966. № 5. С. 10.

его модификаций. К этим моделям автомашин любая деталь являлась дефицитной, что часто приводило к неоправданным простоям[233].

Трест «Тюменьдорстрой» неоднократно обращался в Главдорстрой, Главстроймеханизацию и Минтрансстрой по проблеме ограниченного снабжения строительных управлений Тюменским отделением «Сельхозтехника». Недостаточное снабжение запчастями потребовало систематических командировок представителей треста с целью изыскания запчастей в соседних регионах РСФСР и в союзных республиках Советского Союза. К примеру, в 1966 г. трест приобретал запчасти в основном в Казахской ССР[234].

В 1967 г. трест нуждался в тракторных запчастях на 150 тыс. руб., а было получено от «Строймехзапчасть» на 30 тыс. руб. Особенно тяжелое положение сложилось в отношении механизмов иностранных машин. В частности, на польский экскаватор КМ-602 отсутствовали запчасти. Сибирское управление механизации отказывалось принимать на баланс экскаватор и производить ремонтные работы, так как не имелось импортных запчастей[235].

Создание новых строительных подразделений и расширение транспортного освоения Севера приводили к росту количества дорожно-строительной техники. Например, к 1968 г. в тресте «Тюменьдорстрой» по сравнению с 1966 г. количество дорожно-строительных машин возросло почти в 2,3 раза, автомобилей различной модификации в 1,1 раза (приложение 9). Таким образом, это свидетельствовало о повышении комплексной механизации СМР и снижении количества работ, выполненных вручную в подразделениях треста.

Тем не менее, трудная ситуация в автодорожном строительстве сложилась по переводу дорожно-строительных машин на двухсменную работу. В 1968 г. из 21 экскаватора на две смены работало 11 экскаваторов (52,4%), из 24 бульдозеров – 14 (58,3%)[236]. Как следствие, это влияло на эффективность СМР. Дорожные

---

[233] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 92.
[234] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 91.
[235] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 112.
[236] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 108.

строители не выполняли директивные нормы выработки по экскаваторной и бульдозерной технике.

Интенсивная деятельность в транспортном освоении нефтегазовых месторождений Севера Западной Сибири во многом зависела от своевременного проведения ремонтно-профилактических мероприятий в подразделениях автодорожного треста. В конце 1960-х гг. не улучшилось положение с обеспечением запчастями к автомобилям ЗИЛ-130. Например, в 1969 г. трест «Тюменьдорстрой» закупил на 15 тыс. руб. запчастей при ежегодной потребности не менее 95 тыс. руб. Затруднение вызывало отсутствие в хозяйствах треста оборудованных производственных помещений, особенно станочного и гаражного оборудования, центральной мастерской, что принуждало дорожных строителей выполнять ремонт автомобилей кустарными методами[237]. Несвоевременное поступление запчастей приводило к простоям автомобилей в ремонте. Назначенный в 1969 г. начальником сургутской АБ-92 А.Г. Лоц, так вспоминал состояние хозяйства автопарка: «…первый результаты знакомства оказались не очень утешительными. Из 154 единиц транспорта, которые стояли на балансовом учёте, 36 машин были, как мы тогда выражались «раскулачены»: шести машин вообще не существовало в природе (остались только техпаспорта и государственные номера), а с остальных было снято много деталей и узлов»[238].

В 1970 г. «Тюменьдорстрой» не смог осуществить ремонт автогрейдеров Д-557 из-за отсутствия запасных частей. В соответствии с указаниями Минтрансстроя, тресту были выделены два места в Новосибирском ремонтно-механическом заводе (РМЗ) для восстановления автогрейдеров. Однако, завод направил договор, в котором отмечал, что кроме автогрейдера Д-144, другие механизмы не ремонтирует. Поэтому, тресту приходилось проводить ремонт основных дорожно-строительных машин собственными силами.

---

[237] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 90

[238] Лоц А.Г. За весну я «оставил» там две пары ботинок // Сибирское богатство. 2009. №3. С. 45-46.

Кроме того, РМЗ осуществляли некачественный ремонт машин и механизмов. Отмечались случаи поставки бракованных деталей, особенно резиново-технических изделий. Между тем, строительные управления имевшие станочное оборудование производили ремонт дорожно-строительных машин намного качественнее. Агрегатным методом в тресте были отремонтированы 4 экскаватора, 7 бульдозеров, 2 автогрейдера, 2 трактора. Другие механизмы и машины были отремонтированы на Жигулевском РМЗ: 3 крана модели К-61 и 1 кран К-162 – на Белгородском РМЗ[239].

В связи с дефицитом запчастей, в 1970 г. задерживались работы по освоению Самотлорского и Белозерного месторождения из-за простоев бульдозеров и тракторов Т-100м в СУ-909, так как отсутствовали запчасти к опорным каткам и шайбам[240]. Аналогичные проблемы встречались в СУ-904, которое не имело оборотных узлов для капитального и среднего ремонта дорожно-строительных машин. Ремонт автокранов СУ-904 производило на заводах Главстроймеханизации в Ростове на Дону, что увеличило их простой. Кроме того, снижался коэффициент использования при строительстве автодорог, что было связано с их доставкой на завод, ремонт и нахождение кранов в пути составляло более 6 месяцев[241]. В целом, производство капитального ремонта строительной техники за пределами Ханты-Мансийского округа и Тюменской области замедляло ход строительства автодорог, который требовал высокого уровня механизации в условиях сильной заболоченности, переувлажнённости и неустойчивости грунта.

Уникальные работы выполнялись на тот момент дорожными строителями с помощью спецтехники на строительстве искусственных сооружений в районе Усть-Балыкского месторождения. В 1971 г. на автодороге Нефтеюганск – Сургут силами СУ-905 были осуществлены укрепительные работы на мостовом переходе через Сингапайскую протоку. Участок мостового перехода в летний период

---

[239] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 89.
[240] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180в. Л. 94-95.
[241] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 57. Л. 87.

подтоплялся паводковыми водами, поэтому было принято решение применить решетчатые конструкции из сборных элементов для укрепления откосов насыпи. Высота откосов составляла 4 м. Для этого пакеты элементов подавались автокраном К-161 к обочине насыпи. Весь комплекс работ выполнялся бригадой из 8 человек. Дорожные рабочие устраивали упор из бетонных плиток, производили окончательную планировку и уплотнение откосов, и монтаж сборных решетчатых конструкций. Далее выполнялось заполнение конструкций цементогрунтовой и нефтегрунтовой смесью. В итоге работы заканчивались омоноличиванием стыков решетчатых конструкций насыпи мостового перехода[242].

В результате применения новых методов укрепительных работ с помощью сборных решетчатых конструкций в тресте «Тюменьдорстрой» заменялись трудоемкие и нетехнологические конструкции, выполняемые из естественных материалов: дерна, плетневых заборов, каменной наброски в плетневых клетках. Кроме того, решетчатые конструкции автодорог в сложных природно-климатических условиях Севера Западной Сибири являлись надежной защитой от сплывов и оплывин.

Более того, в организациях треста активно проводилась рационализаторская работа, которая позволяла дополнительно приспосабливать некоторые механизмы под специфические операции и повышать эффективность использования дорожно-строительных машин на автодорогах Севера Западной Сибири. В начале 1970-х гг. выравнивающий слой под покрытие из плит ПАГ-14 устраивался из песко-цементной смеси, для лучшего контакта железобетонных плит с основанием автодороги. Смесь разравнивалась автогрейдером и перемешивалась с песком с помощью фрезы Д-530. Окончательная планировка и профилирование осуществлялись при помощи специального трубчатого шаблона, который был разработан и внедрен рационализаторами нижневартовского СУ-909. Применение

---

[242] Дурикин, В.Т. Новый способ укрепления конусов и откосов земляного полотна автомобильных дорог: (Опыт трестов «Севкавдорстрой», «Центродорстрой» и «Тюменьдорстрой») М., 1975. С. 16-20.

шаблона позволяло снизить долю ручного труда при окончательной планировке выравнивающего слоя и повысить качество работ. Незаменимыми грузовыми автомобилями на этих работах являлись «КрАЗ» и «Татра», которые доставляли плиты к месту строительства автодорог[243]. В 1969-1974 гг. грузовые автомобили «Татра» поставлялись из Чехословакии в СССР в различных модификациях. Для строек Севера Западной Сибири чехословацкие инженеры и рабочие создали новую модель автомобиля-самосвала «Татра-148», так называемую «сибирячку». Эта модификация автомобиля зарекомендовала себя при морозах – 60º С в условиях Крайнего Севера[244].

В строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» также практиковалась технология укладки железобетонных плит ПАГ-14 с использованием крана К-161 грузоподъёмности 16 т, вместо крана К-123 менее эффективного при данной технологии. Применение крана К-161, производительность которого позволяла снизить затраты труда на укладку 100 плит с 52,5 чел./часов до 51,0 чел./часов. Особенно эффективно К-161 применялся при устройстве аэродромных покрытий, где с одной стоянки кран укладывал пять плит ПАГ-14. Для сокращения ручного труда при заливке швов бетонных плит песко-цементным раствором, рационализаторы СУ-909 треста «Тюменьдорстрой» на базе автомашины КрАЗ-219 изготовили самоходный агрегат, который выполнял операции по приготовлению раствора и подаче их в пазы швов. При заливке с помощью агрегата швов плит ПАГ-14 на участке протяженностью 8,6 тыс. м² затраты труда снижались по сравнению с ручной заливкой на 404,30 чел./часов[245]. Именно так, применение новых методов строительства и рационализаторские изыскания дорожных строителей позволяли усиливать темпы

---

[243] Пушников К.М., Илясов Б.Ф. Строительство сборных автодорожных покрытий из плит ПАГ-14 в условиях нефтедобывающих районов Тюменской области: (Опыт работы треста "Тюменьдорстрой"). М., 1975. С. 4.

[244] Данилов В.А., Макеев Д.А. Некоторые проблемы развития территориально-производственного комплекса в условиях Западной Сибири // Социально-экономические особенности комплексного освоения районов Севера Тюменской области. Тюмень, 1977. С. 56.

[245] Пушников К.М., Илясов Б.Ф. Указ. соч. С. 5.

сооружения автодорог с твердым покрытием и обеспечивать своевременный подъезд к нефтегазовым промыслам.

Рост механизации труда, ускорение строительства автодорог приводило к увеличению автопарка дорожных строителей. Вследствие снижения контроля в строительных подразделениях увеличивалось количество дорожно-транспортных происшествий с участием работников треста «Тюменьдорстрой» на освоении нефтегазовых месторождений. В организациях треста нарушалась техника безопасности, особенно водителями транспортных средств. В 1971 г. в тресте произошло 9 дорожно-транспортных происшествий, что было выше в 1,5 раза за аналогичный 1970 г. Так, в АБ-95 произошло 5 дорожно-транспортных происшествий, в АБ-100 – 4. Пострадало 7 человек, 1 погиб[246].

Слабое проведение планово-предупредительного ремонта дорожно-строительных машин становилось источником производственного травматизма и аварий. Графики техобслуживания машин составлялись подразделениями треста «Тюменьдорстрой» на несколько месяцев вперед, которые не согласовывались и не утверждались производителем работ, что было связано с халатным отношением ИТР к технике безопасности. Некоторые факты свидетельствовали о том, что управление дорожно-строительными машинами в тресте осуществлялось без соответствующих водительских прав на их вождение. Прежде всего, это касалось машинистов автогрейдера и бульдозера[247].

Однако, не всегда халатность ИТР проявлялась на уровне строительных подразделений треста. В октябре 1973 г. на собрании партийной организации треста «Тюменьдорстрой» главный инженер Б.Ф. Илясов отмечал, что из-за неэффективной работы отдела главного механика треста, СК-53 в Надыме оказалась без запчастей к дорожно-строительным машинам. При этом, на складе треста в наличии имелись необходимые запчасти для СК-53. Неудовлетворительная организация работы главного механика треста в

[246] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 10.
[247] Там же. Д. 2. Л. 18.

автохозяйствах привела к тому, что в АБ-95 на ремонте стояло 45 автомобилей, так как не была создана соответствующая ремонтная база[248].

На протяжении первой половины 1970-х гг. в автодорожных предприятиях прослеживалось неэффективное использование дорожно-строительной техники и автопарка треста. Слабо осуществлялся перевод основных дорожно-строительных машин на двух-трехсменную работу. В 1973 г. увеличивались простои технически исправных автомобилей составляло по тресту 8313 машино-дней. Ежедневно не использовалось 28 исправных автомобилей при остром недостатке автотранспорта. Помимо того, возрастал объём незавершенного строительства в подразделениях треста: СУ-905 – 20,2%, в СУ-920 – 20,8%, в СУ-926 – 27,2%, а в СМП-553 – 74,1%[249].

Так, в апреле 1974 г. на открытом партийном собрании треста «Тюменьдорстрой» начальник СУ-905 В.И. Марьин жаловался на то, что управление не пополнялось техникой, а объёмы строительства автодорог возросли в 2,7 раза. Однако парк дорожно-строительных машин управления в 1972 г. сократился на 8 машин (по сравнению с 1971 г.) и составил всего 50 машин. Это было связано с тем, что по результатам работы комиссии треста, устаревшие и не подлежащие ремонту машины, были списаны с баланса СУ-905. Однако новая техника в СУ-905 поступала очень медленно. В 1973 г. поступила всего 1 машина, в 1974 – 2 машины, 1975 – 1 машина. Всего, за три года поступило 4 машины. Тем самым, медленное поступление строительной техники в СУ-905 сдерживало строительство автодорог на Правдинском, Усть-Балыкском месторождениях и в аэропорту г. Нефтеюганска. Любопытно, что в СУ-905 числилась техника, которая поступила ещё в 1965 г., когда управление базировалось в г. Урае. Так, в 1975 г. в СУ-905 имелось 9 дорожно-строительных машин (16,7% от всего автопарка), которые эксплуатировались на протяжении 10

[248] Там же. Д. 3. Л. 43.
[249] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 20.

лет в различных условиях[250]. Это свидетельствовало о том, что строительную технику советского производства отличало высокое качество изготовления и надежность, несмотря на эксплуатацию в экстремальных природно-климатических условиях.

В середине 1970-х гг. началось применение хозяйственного расчета в транспортном строительстве. В его основе лежал бригадный подряд, который относительно медленно внедрялся в организациях автодорожного строительства Минтрансстроя. Система бригадного подряда получила развитие только в некоторых подразделениях треста «Тюменьдорстрой». С 1974 г. трест перешел на новую систему планирования и экономического стимулирования. Первоначально новая организация работ получила развитие в подразделениях треста, осуществлявших непосредственное сооружение дорожного покрытия. В 1974 г. сургутские дорожники СУ-904 из комплексной бригады Г.А. Решетникова, состоявшей из 32 чел., построили 11,7 км покрытия автодороги с оценкой «хорошо». Работа бригады была организована в две смены. Бригада состояла из звеньев по разгрузке плит (6 чел.), погрузке плит (6 чел.), укладке плит и планировке основания (10 чел.), электросварке швов (3 чел.) , заливке швов песко-цементным раствором (3 чел.), заливке швов битумно-полимерной мастикой (4 чел.)[251]. Фактическая выработка бригады на этом объекте по сравнению с выработкой техники, достигнутой на аналогичном объекте без применения бригадного хозрасчета, превысила 150,8%.

Тем не менее, в иных подразделениях треста бригадный подряд слабо использовался. В 1974 г. в СУ-917 и СУ-905 работа дорожно-строительных машин была организована в одну смену, где руководство не придавало большего значения новым методам организации труда и применению бригадного подряда в

---

[250] Отдел по делам архивов департамента по делам администрации г. Нефтеюганска. Ф. 23. Оп. 1. Д. 37. Л. 136-137.

[251] Пушников К.М., Илясов Б.Ф. Строительство сборных автодорожных покрытий из плит ПАГ-14 в условиях нефтедобывающих районов Тюменской области: (Опыт работы треста "Тюмендорстрой"). М., 1975. С. 11-12.

автотранспортных предприятиях. Проверки автобаз треста показывали, что в тоннаже перевозимых грузов допускались приписки[252].

В целом, уровень комплексной механизации в тресте «Тюменьдорстрой» составлял 99%[253]. В десятой пятилетке (1971-1975) трест построил 612 км автодорог с твердым покрытием. Между тем, в конце пятилетки тресту «Тюменьдорстрой» не хватало грузового автотранспорта. В 1971-1975 гг. трест осуществлял СМР своими механизмами только на 60%, а остальные 40% были арендованы нефтяников[254]. Положительная тенденция отмечалась по запчастям и осуществлению капитальных ремонтов. Например, в 1970 г. трест «Тюменьдорстрой» отремонтировал 78 машин и механизмов, то в 1975 г. улучшение снабжения запчастями позволило провести ремонт 85 дорожных машин[255].

Новым импульсом для автодорожного строительства на Севере Западной Сибири стало формирование треста «Нижневартовскдорстрой». Его создание в январе 1976 г. значительно снизило нагрузку на трест «Тюменьдорстрой» и решило главную проблему оперативного управления отдаленными строительными организациями, расположенными в Нижневартовском нефтедобывающем районе[256]. Тем не менее, новому тресту предстояло осваивать труднодоступные и отдаленные месторождения, что повышало пробег и износ дорожно-строительной техники в подразделениях. За 1976 г. сразу два управления СУ-909 и СУ-920 треста «Нижневартовскдорстрой» не справились с планом строительства автодорог по направлению Мегионское месторождение – Белозерное месторождение, Аганское месторождение - Покачевское. Главной причиной являлось отсутствие автотранспорта для перевозки грунта, который находился в неисправном состоянии из-за недостатка запчастей. В 1976 г. в

[252] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 45, 80.
[253] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 241.
[254] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 4.
[255] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 243.
[256] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 39.

ремонтных мастерских «Нижневартовскдорстроя» было выполнено капитального ремонта на 436,9 тыс. руб. при плане 511,6 тыс. рублей[257].

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 мая 1977 г. «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977-1980 годах» перед Минтрансстроем СССР была поставлена задача ускорить строительство автодорог и ввести в постоянную эксплуатацию 740 км[258]. Министерству выделялись дополнительные фонды на автомобильную и дорожно-строительную технику. Для этого автодорожным трестам требовалось решить проблему неэффективной эксплуатации техники, внедряя прогрессивные методы её использования и повышая заинтересованность рабочих в экономном и бережном отношении к дорожным механизмам.

В 1977 г. на балансе трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» числилось 466 машин[259]. Возрастающие объёмы СМР на нефтяных и газовых месторождениях приводили к увеличению в трестах парка дорожно-строительной техники, работающей в две смены. По этой причине повышалась комплексная механизация на строительстве автодорог. Так, в 1977 г. трест «Тюменьдорстрой» перевёл на двухсменную работу 88 дорожно-строительных машин. Существенно отставал трест «Нижневартовскдорстрой» - только 54 машины работало в две смены (приложение 10).

В 1977-1978 гг. администрацией треста «Нижневартовскдорстрой» были приняты меры с целью повышения эффективности использования техники строительными подразделениями. В сооружение автодорог на Севере вовлекалась импортная техника. В марте 1977 г. трест получил 9 импортных бульдозеров марки Д-8К фирмы «Катерпиллер» (США): СУ-909 – 3 шт., СУ-917 – 1 шт., СУ-920 – 2 шт., СУ-941 – 3 шт. К работе на этой технике должны были допускаться только те машинисты, которые прошли обучение по обслуживанию и эксплуатации импортных бульдозеров. В каждом управлении был назначен

[257] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 160.
[258] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 289 об.
[259] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 155; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 179.

ответственный инженер за эксплуатацию и техническое обслуживание импортных бульдозеров[260]. Однако в течении строительного сезона нарушались технические инструкции по их эксплуатации и обслуживанию.

В декабре 1977 г. применение дизельного топлива в СУ-909 с примесью воды на бульдозере Д-8К привело к скоплению воды в топливном насосе, которая замерзла при низкой температуре, заклинив плунжерные пары насоса. В результате этого топливный насос лопнул, что привело к порче оборудования и выводу из строя бульдозера[261]. Этот эпизод с внедрением импортной техники свидетельствовал о низком контроле со стороны ИТР, неподготовленности машинистов к работе на импортных бульдозерах.

В конце 1977 г. парк дорожно-строительных машин и механизмов треста «Нижневартовскдорстрой» основательно пополнился. Всего, было получено от промышленности 46 единиц дорожной техники. Несмотря на это, по тресту ощущалась значительная потребность в экскаваторах, бульдозерах, кранах, тягачах. Недостаток строительной техники и выход из строя техники возмещался арендой у сторонних организаций. Техника арендовалась в Сибирском и Уральском управлениях механизации[262]. В 1977 г. арендная плата треста «Тюменьдорстрой» за дорожно-строительную технику составляла 146 тыс. рублей[263].

Трудность восстановления и капитального ремонта дорожно-строительных машин была связана с тем, что у строительных подразделений трестов на месте не имелось ремонтных мастерских. Чем дальше на Север уходили дорожные строители, тем труднее было осуществить ремонт технически сложных машин при отсутствии запчастей и специалистов. Мегионское СУ-920 треста «Нижневартовскдорстрой» не смогло осуществить доставку 6 машин, требовавших капитального ремонта на заводах[264].

---

[260] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 35. Л. 106.
[261] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 36. Л. 286.
[262] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 176.
[263] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 154.
[264] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 178.

Выполнение директивных норм комплексной механизации в трестах достигалось в основном за счет расширения перевода дорожно-строительных машин на две смены. В 1978-1979 гг. трест «Нижневартовскдорстрой» сократил отставание по переводу машин на двухсменную работу, что позволило усилить строительство автодорог и превзойти трест «Тюменьдорстрой» по этому показателю (приложение 10). Подразделениями треста «Тюменьдорстрой» было построено 132 км, а «Нижневартовскдорстрой» ввел в эксплуатацию 159 км автодорог с твердым покрытием[265]. Притом по количеству строительных управлений лидировал «Тюменьдорстрой» - 8, а в тресте «Нижневартовскдорстрой» имелось всего 7 строительных управлений. Тем не менее, у треста «Нижневартовскдорстрой» была более обустроенная материальная база и сложившиеся коллективы управлений, тогда как у части строительных управлений треста «Тюменьдорстрой», работавших в газовых районах Ямала, таковых стартовых условий не имелось. Поэтому строительным управлениям на Ямале было затруднительно наращивать темпы строительства автодорог в максимально сжатые сроки.

В конце 1970-х гг. в тресте «Нижневартовскдорстрой» широко использовалось социалистическое соревнование, в котором участвовало большинство работников. В 1979 г. в подразделениях треста было охвачено индивидуальным соревнованием 2497 чел., что составляло 56,9% от числа работающих на сооружении автодорог[266].

В 1979 г. в организациях Главзапсибдорстроя массово внедрялись перспективные рационализаторские предложения, направленные на экономию материально-технических ресурсов и строительных материалов, с целью повышения коэффициента использования дорожно-строительных машин и механизмов. «Нижневартовскдорстрой» стал применять механизированную разгрузку, транспортировку и приготовление битума на АБЗ. Экономический эффект составлял 15 тыс. руб. Кроме того, рационализаторы треста реализовали

[265] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3041. Л. 1.
[266] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 226.

на практике в ремонтных мастерских методы, позволившие ускорить ремонт отопителей автомобилей М-290 и «Татра», а также приспособления для расточки тормозных накладок грузовых автомобилей[267].

В 1980 г. причиной невыполнения плана СМР в трестах по строительству автодорог нефтегазового комплекса являлся недостаток грузового автотранспорта. Однако, это было связано в первую очередь с неэффективным использованием автопарка грузовых автомобилей из-за тяжелых дорожных условий на Ямале. Трест «Тюменьдорстрой» допускал сверхплановый простой автомобилей в связи с отсутствием запчастей и водительских кадров. Срыв грузоперевозок был связан с разрастанием транспортного освоения на Крайнем Севере. В связи с этим, тресту не хватало материально-технических ресурсов для усиления строительных организаций в Уренгойском газодобывающем районе. Не выполняли своих обязательств по договору на перевозки Тюменское транспортное управление Минавтотранса РСФСР[268].

Коренным образом изменилось развитие автодорожного строительства на Севере Западной Сибири после создания строительно-монтажного объединения «Запсибдорстрой» в декабре 1980 г., которому поручалось координировать работы дорожно-строительных организаций Минтрансстроя СССР и союзных республик. В марте 1981 г. в записке Тюменского обкома КПСС и министерств были сформированы предложения для комиссии Президиума Совета Министров СССР по вопросам развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, которые должны были способствовать реализации постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. № 241 «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса». Минтрансстрой СССР просил обязать Госснаб СССР выделить целевым назначением для работ на Севере Западной Сибири запасных частей к дорожно-строительной технике и автотранспорту: к тяжелой импортной

[267] Кадолин Ю.Т. Смотр рационализации и изобретательства // Автомобильные дороги. 1980. № 6. С. 31.
[268] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 60-61.

землеройной технике - на сумму 2,5 млн руб., к автомобилям «Татра» - 1 млн руб., автогрейдерам ЛЗ-98, Д-557 – 100 тыс. руб., автокранам КС-256IE тыс. руб., гидравлическим экскаваторам – 340 тыс. руб., автотракторных двигателей – 60 штук[269].

Тем не менее, как показало дальнейшее развитие событий Минтрансстрой не получил необходимых материально-технических ресурсов. В 1981 г. объединение «Запсибдорстрой» ввело в эксплуатацию 542 км автодорог против планировавшихся 653 км[270]. Причины неудачного строительного сезона объединения крылись в недостаточном повышении комплексной механизации по трестам объединения. Всего было выполнено 21100,6 тыс. куб. м земляных работ при вскрытии карьеров и дорожном строительстве при плане ежегодном плане 22824 тыс. куб. м. Так, тресты «Тюменьдорстрой», «Сургутдорстрой» не справились с заданием по земляным работам[271]. Существенной причиной невыполнения являлся недостаток кадров механизаторов, водителей автомобилей и запчастей. Кроме того, в 1981 г. трест «Сургутдорстрой» проходил этап организационного оформления.

В трестах объединения «Запсибдорстрой» отмечался низкий коэффициент пробега автотранспорта. Особенно остро стояла проблема перерасхода бензина и дизельного топлива на 1 тонн/км из-за неэффективного использования автоприцепов и большегрузных автомобилей для перевозки вахт рабочих к объектам строительства. Помимо того, не весь парк дорожно-строительных машин объединения работал в две смены из-за недостатка кадров машинистов экскаватора. Архивные материалы свидетельствуют, что в 1981 г. экскаваторная техника использовалась в две смены всего на 73%. При этом в 1982 г. отмечалось ухудшение использования экскаваторов, которое составило 67%, что было

[269] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7383. Л. 8-9.
[270] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 111.
[271] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 130.

напрямую связано с нехваткой механизмов и машин для устройства основания (тяжелые фрезы, автогрейдеры, цементовозы)[272].

Кроме всего прочего, «Запсибдорстрой» хронический недостаток бортового автотранспорта для перевозки бетонных плит. Проблема частых простоев автомобильной техники была связано с дефицитом авторезины, аккумуляторов, особенно для КрАЗ-256 и импортных автосамосвалов Татра-148, Магирус-290. Негативно сказывалась несвоевременная доставка ГСМ в строительные подразделения. В 1982 г. эти проблемы стали причиной срыва грузоперевозок строительных материалов к транспортным объектам объединения «Запсибдорстрой». Снижение коэффициента выхода автомобилей с 0,64 в 1981 году, до 0,57 в 1982 г. привело к недовыполнению плана ввода автодорог. Снижение технической готовности и коэффициента выхода автомобилей было допущено в связи с некачественным проведением технического обслуживания, недостаточного количества производственных помещений. Низкий уровень оснащенности станочным оборудованием, гаражным и другим вспомогательным оборудованием в трестах объединения «Запсибдорстрой» не позволял проводить качественный ремонт[273].

Историк В.П. Карпов справедливо отмечал, что нерациональная структура управления организацией ремонта дорожно-строительной и автомобильно-транспортной техники приводила к привлечению дополнительных людских резервов. В начале 1980-х гг. на территории нефтегазового комплекса функционировало свыше 1300 предприятий, имевших на своем балансе более 120 тыс. единиц техники, капитальный ремонт которой осуществлялся на базе автохозяйств и дорожно-строительных предприятий. Передача работ по капитальному ремонту в специализированные предприятия машиностроительных министерств, позволила бы высвободить около 35 тыс. рабочих[274].

---

[272] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 150.
[273] Там же. Л. 152.
[274] Карпов В.П. Анатомия подвига. Человек в советской модели индустриализации Тюменского Севера. Тюмень, 2014. С. 96-97.

В начале 1980-х гг. с целью повышения эффективности использования грузовых автомобилей и дорожно-строительной техники в организациях объединения «Запсибдорстрой» дополнительно организовывались комплексно-механизированные бригады. В 1982 г. бригадным подрядом было охвачено 32 формирования, общей численностью 496 человек (в 1981 г. работала 21 бригада с численностью 343 чел.). Тем не менее, механизированными бригадами перевозилось более трети грузов по объединению «Запсибдорстрой», что в количественном отношении составляло 36% грузов от общего объёма перевозок строительных материалов[275]. Неэффективно работали бригады в дорожно-строительных организациях Ямала.

В первой половине 1983 г. в тресте «Надымдорстрой» вели строительство 10 бригад. Однако в них слабо применялись грузовые автомобили, так как коэффициент использования составлял всего 0,58. В АБ-109 из 85 автосамосвалов в две смены работало только 12 машин. Только на 94% использовалась дорожно-строительная техника при монтаже плит ПАГ-14. В надымском СУ-934 и МК-172 не полностью была загружена землеройная техника[276].

Низкий коэффициент использования грузового автотранспорта отразился на перевозках строительных грузов в ПСМО «Запсибдорстрой» (приложение 11). До 1982 г. перевозки в объединении возрастали, а в 1983 г. снизились на 5%. Невыполнение объёмов перевозок во многом было связано со сверхнормативными простоями автомобилей. Дорожно-строительные предприятия слабо обеспечивались авторезиной, аккумуляторными батареями и другими эксплуатационными материалами[277].

В связи с нехваткой автотранспорта, дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» на сооружении автодорог использовало автотранспорт, непосредственных заказчиков строительства. В 1983 г. с целью ускорения строительства автодорог на Уренгойском и Ямбургском газоконденсатных

[275] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 153.
[276] ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1685. Л. 1-4.
[277] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 127-128.

месторождениях к перевозке поступивших железобетонных плит Мингазпром по согласованию с Миннефтегазстроем привлек автомашины Главуренгойгазстроя и объединения «Уренгойгаздобыча»[278]. Однако, указанные организации без особого энтузиазма выделяли транспорт для дорожных строителей: из 40 автомобилей работало на доставке плит 25-26 машин. Из-за этого ежесуточный объём вывозки железобетонных плит составлял 160-180 штук, вместо планировавшихся 600-700 штук[279].

Поэтому привлечение дополнительных сил по перевозке железобетонных плит на объекты треста «Тюменьдорстрой» не позволило своевременно закончить работы: было построено 80 км из 90. Главной причиной невыполнения обязательств стала неритмичная работа погрузо-разгрузочного участка СУ-942. Участок не был укомплектован ответственными инженерно-техническими работками способными организовать интенсивную работу, вследствие этого на участке в течении года сменилось 4 начальника[280]. Незапланированные остановки в работе строительных участков СУ-942 отмечались и по вине газовиков. В конце 1983 г. были закрыты проезды к Уренгойскому месторождению из-за испытаний газопроводов, которые не позволили дорожным строителям осуществлять работы по возведению трассы[281]. Таким образом, СУ-942 не смогло вовремя завершить отсыпку земляного полотна автодороги к месторождению и устройство дорожного покрытия.

Тем не менее, именно на 1983 г. по объединению «Запсибдорстрой» отмечался рост автопарка грузовых автомобилей в 1,6 раз за счет поступления новых автомашин (приложение 12). В это время в объединении ежегодно увеличивался километраж вводимых автодорог для предприятий нефтегазовой промышленности, который возрос на 210 км по сравнению с 1981 г. и составлял в 1983 г. – 776 км. Итак, динамика роста численности грузовых автомобилей в дорожно-строительном объединении «Запсибдорстрой» свидетельствовала о

[278] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811. Л. 239.
[279] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7759. Л. 89.
[280] ГАСПИТО. Ф. 3299. Оп. 1. Д. 3. Л. 52-53.
[281] Там же. Л. 55.

расширении автодорожного строительства на Севере, что наглядно увязывается с повышением ввода автодорог в постоянную эксплуатацию.

В конце 1983 г. для усиления работ по сооружению земляного полотна автодорог в районе нефтегазового комплекса Минтрансстрой СССР планировал передислоцировать 4 механизированные колоны, высвободившиеся с Байкало-Амурской магистрали. Для этого министерство намечало создание треста по механизации земляных работ в ПСМО «Запсибдорстрой»[282]. Однако передислокация мехколонн на Север Западной Сибири затянулась. Только в феврале 1985 г. был создан трест «Запсибдорстроймеханизация»[283]. Формирование нового треста на базе бамовских мехколонн привела к тому, что на 17,7% (по сравнению с 1984 г.) увеличился автопарк грузовых автомобилей. Тем самым, повышение механовооруженности в объединении «Запсибдорстрой» являлось одной из причин резкого усиления темпов автодорожного строительства. В последний год XI пятилетки «Запсибдорстрой» ввел в эксплуатацию 916 км автодорог (приложение 12).

Впоследствии А.И. Каспаров вспоминал, что в общие достижения объединения «Запсибдорстрой» внесли вклад организации, работавшие на субподрядных работах. Намыв грунта гидромеханизированным способом осуществлял трест «Трансгидромеханизация», который возглавлял А.И. Романов. Этот трест ежегодно намывал 14 млн кубометров грунта под внутрипромысловые автодороги. Ощутимый вклад внесли механизированные колонны треста «Уралстроймеханизация» под руководством Героя Социалистического труда В.М. Стрельникова[284].

При этом, в объединении «Запсибдорстрой» сохранялся дефицит запчастей на импортные грузовые автомобили, что становилось причиной низкого технического состояния грузового парка и неудовлетворительного выхода автомобилей на линию (коэффициент выпуска по объединению составлял 0,52

[282] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7969. Л. 163.
[283] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 14. Л. 195.
[284] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 93.

при плане 0,58). Самый низкий коэффициент использования автопарка был в трестах «Уренгойдорстрой» и «Запсибдорстроймеханизация» соответственно: 0,45 и 0,46. Потребность объединения в капитальных ремонтах автосамосвалов «Татра-815» составляла не менее 50 единиц, а фактически на заводах Главстроймеханизации было отремонтировано всего 12 автомобилей. Дорожно-строительные тресты объединения недостаточно получали дизельного топлива, различных масел, автошин, аккумуляторов и аккумуляторной кислоты[285].

Особенности эксплуатации и применения дорожно-строительной техники подробно отражены в воспоминаниях дорожных строителей. Вместе с тем, мнения и оценки эффективности советской и импортной техники существенно разнятся. Например, в 1988 г. в тресте «Надымдорстрой» преимущественно эксплуатировались японские экскаваторы фирм «Като» и «Комацу»[286]. Главный инженер СУ-934 треста «Надымдорстрой» И.Д. Марманов вспоминал, что привлекаемая импортная дорожно-строительная техника на сооружении автодорог не всегда способствовала высоким нормам выработки. Если импортная техника выходила из строя, то для нее было сложно получить запчасти. Поэтому машинисты экскаваторов добивались больших норм выработки и на советских экскаваторах Э-652 и Э-4121, а также на тросовых бульдозерах С-100[287]. Однако начальник объединения «Запсибдорстрой» А.И. Каспаров отводил большую роль в выработке японским экскаваторам, так как при сильных морозах они не глохли. Но при этом требовали постоянного ухода за основными агрегатами машины[288]. В тресте «Запсибдорстроймеханизация» наличие механизмов представляло собой сочетание техники отечественного и импортного производства. Экскаваторы НД-1500 фирмы «Като» в количестве 13 штук составляли 17,5%, бульдозеры Д-155, Д-355, Д-455 фирмы «Комацу» − 48 штук составляли 51% от основного парка машин[289].

---

[285] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 291.
[286] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 31. Л. 59.
[287] Марманов И.Д. Северные были. Екатеринбург, 2002. С. 83.
[288] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 100.
[289] ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 2. Д. 519. Л. 69.

Однако для эффективной эксплуатации высокопроизводительной техники требовалась организация планово-предупредительного ремонта. В октябре 1988 г. в составе объединения «Запсибдорстрой» была организована База по ремонту техники в г. Ноябрьске. Основной задачей базы являлось обеспечение высокой технической готовности дорожно-строительных машин и транспортных средств в подразделениях объединения[290]. Вместе с тем, деятельность Базы по ремонту техники существенно не повысила технический уровень капитального и среднего ремонта автомобилей в подразделениях объединения. Более того, в 1989-1990 гг. база показала низкие темпы ремонта автомашин, вследствие уменьшения выделения материально-технических ресурсов на строительство автодорог в Западной Сибири[291].

В октябре 1990 г. на основе имущества базы по ремонту техники был организован производственный кооператив «Агрегатчик». Однако, из-за неудовлетворительного морально-психологического климата в коллективе, профессиональной несостоятельности руководства базы, непродуманности до конца последствий ликвидации базы и настроений коллектива, общее собрание работников проголосовало против создания кооператива. В результате объединение потеряло базу по ремонту техники, а её прежний коллектив влился в состав вновь формировавшейся трест-площадки «Ноябрьскдорстрой»[292].

В конце 1980-х гг. по объединению «Запсибдорстрой» повсеместно снижались объёмы СМР, а также перевозки строительных грузов, что приводило к сокращению численности работников подразделений и последующей передислокации предприятий в районы, где требовались дорожные строители. В марте 1989 г. в связи с резким сокращением автодорожного строительства и высвобождением строительных подразделений «Запсибдорстрой» просил Тюменский облисполком разрешить передислокацию СМП-745 треста «Надымдорстрой» на юг Тюменской области. В 1990 г. облисполком одобрил

[290] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 52.
[291] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7959. Л. 2.
[292] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 77-78.

передислокацию в п. Иска Нижнетавдинского района Тюменской области[293]. Сокращение СМР по объединению «Запсибдорстрой» привело к снижению грузооборота строительных материалов. Это стало причиной того, что с 1988 г. в объединении началось медленное снижение перевозок материалов. По сравнению с 1988 г. перевозки строительных грузов в 1991 г. упали в 2 раза.

Таким образом, к 1980-м гг. в автодорожных организациях сформировался мощный автопарк дорожно-строительных машин и автомобилей, которому было под силу осуществление масштабной программы автодорожного строительства на Севере Западной Сибири. Но его дальнейшее расширение тормозилось из-за отсутствия ремонтных баз, запасных частей и квалифицированных специалистов. В целом, в предприятиях автодорожного строительства отмечался медленный процесс оснащения строительной техникой и грузовыми автомобилями. С начала 1980-х гг. эти процессы заметно ускорились в предприятиях автодорожного строительства.

Негативное влияние на развитие парка дорожно-строительной техники оказывали дефицит запчастей, медленное поступление новой дорожно-строительной техники, взамен списанной. При этом, в 1960–1970-е гг. дорожно-строительные предприятия на Севере весьма неэффективно эксплуатировали и применяли имевшуюся строительную технику, что неоднократно отмечалась в вышестоящими органами. Заметную роль в повышении эффективности эксплуатации техники сыграло социалистическое соревнование, которое имело сильный мобилизационный эффект для сплочения коллектива дорожных строителей на выполнение государственного плана. Кроме того, с начала 1980-х гг. важное место в эффективной организации труда строителей автодорог занял бригадный подряд.

В конце 1970-х – начале 1980-х гг. интенсивная деятельность центральных органов власти и строительных министерств по развитию материально-технической базы предприятий автодорожного строительства привела к

[293] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. Л. 17, 49.

существенному повышению уровня снабжения дорожно-строительными машинами, автозапчастями и другими вспомогательными ресурсами. В автодорожные организации стала поступать импортная техника. Усиление материальной базы привело к повышению интенсивности и механовооруженности труда строителей автодорог.

Однако многократное увеличение строительно-монтажных работ в начале 1980-х гг. привело к нехватке грузовых автомобилей, что заставляло дорожных строителей привлекать арендованный автотранспорт у сторонних организаций. Вовлечение новых организаций в автодорожное строительство в середине 1980-х гг. привело к усиленному росту парка дорожно-строительной техники. За исследуемый период его количество выросло в 5,7 раз, с 340 до 1966 единиц. Вместе с тем, в годы перестройки началось падение финансирования автодорожного строительства, что повлекло за собой сокращение дорожно-строительных работ и грузооборота строительных материалов в предприятиях, входивших в некогда легендарное объединение «Запсибдорстрой».

Таким образом, передовые научно-технические разработки в области проектирования и строительства автодорог на болотах определили успех дорожных строителей. Кроме того, появлению круглогодичных автодорожных коммуникаций на Севере Западной Сибири мы во многом обязаны организациям, осуществившим внедрение новых технологических процессов в автодорожное строительство. Немаловажное значение имели предприятия материально-технического снабжения, которые обеспечили своевременное поступление материалов и дорожно-строительной техники.

Глава 2. Организационно-кадровое и социальное обеспечение автодорожной отрасли Севера Западной Сибири

2.1. Формирование системы управления автодорожным строительством

В первой половине 1960-х гг. началось создание новой топливно-энергетической базы на Севере Западной Сибири. Промышленное освоение нефтегазовых месторождений стало мощным катализатором формирования автодорожной сети в таежно-болотистой местности. Нефтегазовые промыслы требовалось обеспечить круглогодичными автодорожными коммуникациями для осуществления транспортировки техники, строительных материалов и людских ресурсов. Вновь осваиваемые Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий округа отличали сложные природно-климатические условия и отсутствие какой бы то ни было наземной транспортной инфраструктуры. Эти обстоятельства потребовали весьма эффективной системы управления строительством автодорог на Севере Западной Сибири. Создание такой системы управления позволяло обеспечить функционирование автодорожной отрасли на всех уровнях организации. Поэтому её формирование и дальнейшее развитие автодорожного строительства было неразрывно связано с образованием и становлением Министерства транспортного строительства СССР.

В августе 1954 г. было образовано общесоюзное Министерство транспортного строительства СССР на базе строительных организаций и предприятий Министерства путей сообщения и Министерства морского и речного флота СССР[294]. С марта 1963 г. министерство было преобразовано в Государственный производственный комитет по транспортному строительству СССР (Гострансстрой) в связи с переходом на территориальный принцип управления строительством. В феврале 1965 г. последовал приказ Гострансстроя о создании в нефтегазоносных районах Западной Сибири в составе УС-1 строительных подразделений: СУ-904 в Сургуте и СУ-905 в Урае с целью

[294] Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938-1961. М., 1961. С. 136.

обеспечения работ по строительству автодорог для предприятий нефтедобывающей промышленности[295]. Таким образом, Гострансстрою СССР было доверено транспортное освоение труднодоступных и заболоченных нефтегазовых месторождений на Севере Западной Сибири.

В октябре 1965 г. после ликвидации совнархозов с целью улучшения управления промышленностью Верховный Совет СССР постановил преобразовать Гострансстрой в общесоюзное Министерство транспортного строительства[296]. Возрождение Минтрансстроя было связано с переходом управления советской экономики с территориального на отраслевой принцип управления промышленностью и строительным комплексом. Основу структуры министерства составляли главные управления, строительно-монтажные тресты и строительные управления, что представляло фундамент четырехзвенной системы управления автодорожным строительством. Эта система являлась более громоздкой, но позволяла концентрировать материальные ресурсы на решении главных задач транспортного строительства в Советском Союзе. Специфической особенностью трестов Минтрансстроя являлась слабая территориальная концентрация. Автодорожные тресты вели строительство на малообжитых площадях и труднодоступных территориях, которые измерялись сотнями и тысячами квадратных километров[297].

Подобная структура управления сложилась в другом крупном общесоюзном Министерстве строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР (Миннефтегазстрой). Его строительный Главк – Главтюменнефтегазстрой в Тюменской области в непосредственном подчинении которого находилось 12 трестов. Они были разбросаны в основных нефтегазодобывающих районах: Сургуте, Нижневартовске, Нефтеюганске, Мегионе, Урае, Надыме. Главтюменнефтегазстрой осуществлял обустройство нефтегазодобывающей территории, строительство новых поселков и городов, жилья и социально-

[295]АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 58-59.
[296] Ведомости Верховного Совета СССР. 1965. № 39. С. 558.
[297] Борода Г.Л., Нагин В.Н. Организационная структура управления транспортным строительством. М., 1987. С. 10-12.

бытовых объектов. Однако, в Главке не имелось дорожно-строительных подразделений[298].

Вследствие этого, одной из приоритетных задач Минтрансстроя в середине 1960-х гг., являлось транспортное освоение нефтегазоносных районов Западной Сибири. Возглавлял Минтрансстрой в 1965-1975 гг. Евгений Фёдорович Кожевников, один из главных организаторов автодорожного и транспортного строительства в СССР[299]. В ноябре 1965 г. Минтрансстрой в составе Главдорстроя был образован первый дорожно-строительный трест на Севере Западной Сибири, который получил наименование «Тюменьдорстрой». Основной руководящий состав инженерно-технических работников треста был сформирован из УС-1, дислоцированного в г. Петропавловске. Главной целью предприятия являлось сооружение автодорог для нефтегазодобывающей промышленности. Его первым руководителем был назначен Ю.В. Юшков[300]. С подписания приказа о создании треста «Тюменьдорстрой» началась организация строительных подразделений в Ханты-Мансийском округе[301]. Основной производственной единицей в тресте являлось строительное управление (СУ), которое осуществляло весь процесс сооружения автодороги. В тресте имелись узкоспециализированные организации: строительно-монтажные поезда (СМП) и специализированные колонны (СК).

Центральный офис треста первоначально находился в здании Главтюменнефтегаза. Начальник отдела главного механика треста А.Г. Лоц вспоминал, что «теснота была такая, что трудно себе вообразить, но мы трудились и жили надеждами»[302]. В марте 1967 г. трест переехал в новое здание по улице Рижской в г. Тюмени.

---

[298] Прищепа А.И. Формирование управления строительной индустрией Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1. С. 72.

[299]Ивкин В.И. Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923-1991 гг. М., 1999. С. 350.

[300] Каспаров А.И. Эх, дороги… // Нефтегазостроители Западной Сибири. М., 2004. Кн. 2. С. 233.

[301] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14.

[302]Лоц А.Г. За весну я «оставил» там две пары ботинок // Сибирское богатство. 2009. №3. С. 44.

Трест «Тюменьдорстрой» стал основной платформой для формирования новых дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири. В 1966 г. в тресте «Тюменьдорстрой» было организовано несколько строительных подразделений: в Нижневартовске – СУ-909, в Утяшево (15 км от Тюмени) – СК-102. Первым и самым главным объектом как СК-102, так и треста «Тюменьдорстрой» являлось строительство Тюменского аэропорта «Рощино»[303]. Более того, отсутствие аэродромов с твердым покрытием в районах нового освоения потребовало организации в 1967 г. в г. Сургуте специализированного предприятия – Спецколонны № 53. Данная организация имела в своем составе прорабские участки и подсобные производства на главных направлениях строительства аэропортов в Сургуте и Нижневартовске[304].

В основе управления транспортным строительством использовались два вида структур: линейная и линейно-функциональная. Линейная структура управления автодорожным строительством была представлена на низовом уровне следующим образом: начальник участка (производитель работ) – мастер – бригадир. На уровне подразделения (строительного управления) объём работ по выполнению функциональных обязанностей значительно возрастал, что требовало выделения для этого специальных должностей или целых отделов[305].

Строительство транспортных объектов представляло более сложную структуру управления в трестах, вследствие чего в трестах автодорожного строительства применялась линейно-функциональная структура управления трестами[306]. В приложении 13 представлена структура аппарата управления треста «Тюменьдорстрой». Как известно, все заместители управляющего трестом специализировались на определенных функциях. Всё это делало их функциональными руководителями, а линейными выступали управляющий

---

[303] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 78.
[304] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 68.
[305] Коротеев А.М., Беляев Т.А., Бессмертный Г.Г. Планирование, организация и управление транспортным строительством. М., 1989. С. 109.
[306] Борода Г.Л., Нагин В.Н. Организационная структура управления транспортным строительством. М., 1987. С. 171.

трестом и его заместитель по управлению строительством. В тресте «Тюменьдорстрой» не имелось заместителя управляющего трестом по вопросам быта и социального развития, что негативно отражалось на уровне развития социально-бытовой инфраструктуры в строительных подразделениях треста.

Недостатком в управлении в этих условиях являлось то, что на линейное руководство ложилось непомерная нагрузка, что побуждало управляющего поручать своим функциональным заместителям по экономической работе, по кадрам, по материально-техническому снабжению наряду с выполнением своих обязанностей производственные функции. В тресте на этих руководителей возлагалась ответственность за ввод того или иного объекта, в других за деятельность группы подразделений[307].

Поэтому построение всего строительного производства зависело во многом от управляющего трестом и его организационно-управленческих качеств. Стиль управления, который сложился в тресте «Тюменьдорстрой», был направлен на бережное отношение к руководящим кадрам, которые привлекались в трест с большим трудом. По воспоминаниям дорожных строителей, Юрий Владимирович Юшков никогда не подменял и не опекал по мелочам руководителей подразделений треста. При добросовестном отношении руководителя к своим должностным обязанностям управляющий трестом всячески поддерживал и поощрял его. Если специалист-дорожник не справлялся с задачами управления строительным участком, он его не увольнял, а пытался найти для него другую работу[308].

Однако это не всегда удавалось руководителю тюменских дорожников. В 1967 г. в г. Урай сложилась трудная обстановка с внутригородской сетью дорог. Урайский горисполком в поиске виновных в неудовлетворительном состоянии городских дорог начал использовать весь административный ресурс в отношении дорожных строителей СУ-905. Горисполком принял решение № 60 от 15 мая 1967

---

[307] Борода Г.Л., Нагин В.Н. Организационная структура управления транспортным строительством. М., 1987. С. 172.
[308] Лоц А.Г. Указ. соч. С.45.

г. «О неправильном отношении руководителя СУ-905 к указаниям исполкома депутатов трудящихся». В решении горисполкома отмечалось, что начальник СУ-905 треста «Тюменьдорстрой» «своими действиями противопоставляет себя решениям исполкома и его установкам»[309].

Помимо того, горисполком обвинял начальника СУ-905 в невыполнении работ по прокладке 350 м дороги с твердым покрытием по улице Ленина в г. Урае. В результате чего, проезд машин на промбазу и проход пешеходов по улице был фактически невозможен. Горисполком предлагал тресту «Тюменьдорстрой» сменить начальника СУ-905. После вмешательства руководства треста и выезда на место представителя Тюменского облисполкома проблема разрешилась. Начальник СУ-905 треста «Тюменьдорстрой» по решению партийного комитета Шаимских нефтепромыслов получил строгий выговор и был оставлен на работе в прежней должности[310]. Но в всё-таки в конце 1968 г. был снят с должности начальника за неполное служебное соответствие[311]. При этом стоит учитывать, что приоритетным направлением деятельности дорожных строителей треста «Тюменьдорстрой» являлось строительство внутри- и межпромысловых автодорог.

В начале 1970-х гг. тяжёлая ситуация сложилась в западной оконечности Сургутского нефтедобывающего района, к которому относились месторождения в районе п. Мамонтово. Возводило автодороги на Мамонтовской группе месторождений сургутское СУ-904. Но территориальная рассредоточенность приводила к срыву строительства автодорог. В 1971 г. управление было отдалено от строительного участка на расстоянии более 100 км от Сургута. На протяжении 1971 г. участок не выполнял плановых заданий по вводу автодороги Нефтеюганск – Южный Балык и подъезды к Мамонтово. Положение усложнялось ещё и тем, что на участке не хватало дорожно-строительной техники, а также частые

---

[309] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4589. Л. 185-186.
[310] Веселов С.И. Проблемы строительства и эксплуатации автомобильных дорог Шаимского нефтедобывающего района в 1960-е гг. … С. 197.
[311] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 6.

поломки срывали выполнение плана[312]. Затем в апреле 1972 г. из-за отдаленности участка в п. Мамонтово трест «Тюменьдорстрой» создаёт отдельное строительное подразделение – СУ-926. Все объёмы СМР и материальных ценностей, технической документации, дорожно-строительной техники, рабочих кадров и ИТР СУ-904 в п. Мамонтово были переданы в СУ-926[313].

Однако трест «Тюменьдорстрой» по-прежнему отставал от плановых объёмов строительства. Поэтому в районах нефтегазового освоения отмечался дефицит автодорог с твердым покрытием, так как автодороги для нефтегазовых предприятий сооружались очень медленно и вводились в эксплуатацию по истечению пика транспортной нагрузки, связанной с освоением месторождения[314]. В тресте «Тюменьдорстрой» относительно медленно росло количество строительных подразделений. В VIII пятилетке было организовано 6 строительных подразделений. Но в IX пятилетке было создано всего 5 подразделений. Тем не менее, именно в IX пятилетку было построено автодорог почти в 4 раза больше, чем за годы предыдущей пятилетки[315]. Таким образом, можно сделать вывод о том, что темпы строительства автодорог наращивались не только экстенсивным путем.

Вместо создания новых подразделений, в 1971-1975 гг. трест «Тюменьдорстрой» совместно с научно-исследовательскими и проектными организациями внедрял в строительство автодорог новые технологические процессы. Суть разработок, внедряемых трестом, состояла в возведении земляного полотна автодорог на «плавающей насыпи», то есть с использованием торфяных оснований. Это нововведение изменило организацию строительства и

---

[312] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 70. Л. 19.
[313] Там же. Д. 70. Л. 92.
[314] Ефремов Е.П., Михалев М.К., Чуриков Л.И., Чудновский Г.Л. Состояние и направления дальнейшей реализации программы комплексного развития нефтедобывающей промышленности Западной Сибири // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Новосибирск, 1983. С. 72.
[315] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 64; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 227-228; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64.

оказало непосредственное влияние на ускорение темпов транспортного освоения Самотлорского месторождения[316].

В структуре треста практически не имелось подразделений, занимавшихся сооружением автодорог на территории Ямало-Ненецкого округа. В 1972 г. был перебазирован из Сургута в Надым строительный участок Спецколонны № 53 для возведения взлетно-посадочной полосы. В апреле 1974 г. на заседании парткома треста «Тюменьдорстрой» управляющий трестом Ю. В. Юшков заявлял, что нефтяникам поручено достигнуть добычи нефти в 330-350 млн тонн. В связи с этим, перед дорожными строителями треста стояла задача выйти к 1980 г. на ежегодный ввод автодорог не менее 250-300 км. Для этого планировалось сформировать в структуре Минтрансстроя новые дорожно-строительные тресты в Нижневартовске и Сургуте[317]. Однако, в 1974-1975 гг. эти организации в районах нового промышленного освоения не были созданы.

Первоочередным организационным маневром Минтрансстроя стало формирование дорожно-строительного предприятия на Ямале. В декабре 1975 г. министр транспортного строительства подписал приказ об организации с 1 января 1976 г. в тресте «Тюменьдорстрой» СУ-934 с местом дислокации в г. Надыме. Этому подразделению поручалось создание сети автодорог Медвежьего и Уренгойского газоконденсатных месторождений[318].

Во второй половине 1970-х гг. Минтрансстрой перешел к более усиленному наращиванию строительных мощностей в северных районах Западной Сибири. Сложившаяся структура треста «Тюменьдорстрой» имела 14 подразделений, в том числе строительных управлений - 7, автобаз – 4, специализированных колонн – 1, строительно-монтажных поездов – 1. Из 14 подразделений, 6 находились в районе Нижневартовского нефтедобывающего района: СУ-909, СУ-917, СУ-920, АБ-95, АБ-103, СМП-553 (приложение 14). Отдаленность и территориальная

---

316 Табаков Н.В. Комплексное проектирование промысловых автомобильных дорог в нефтедобывающих районах Западной Сибири. М., 1978. С. 35.
317 ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 13.
318 ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 239г. Л. 63; Марманов И.Д. Северные были. Екатеринбург, 2002. С. 62.

рассредоточенность строительных подразделений требовала координации усилий дорожных строителей для оперативного принятия решений в местах непосредственного транспортного освоения. Поэтому в 1976 г. был сформирован трест «Нижневартовскдорстрой» на базе части предприятий треста «Тюменьдорстрой»[319].

В целом, автодорожные тресты в Минтрансстрое СССР, являлись основным звеном управления, представлявшими собой производственно-хозяйственные комплексы с высокой степенью технологической замкнутости. В их структуре наряду со строительными подразделениями имелись промышленные предприятия строительной индустрии, управления механизации и автобазы, управления производственно-технологической комплектации[320]. В 1976 г. вновь сформированный автодорожный трест «Нижневартовскдорстрой» в своей структуре имел 4 строительных управления, 2 автобазы и СМП. Так, СМП-553 треста «Нижневартовскдорстрой» осуществлял строительство промышленных баз и жилья в Нижневартовске, Сургуте, Мегионе[321].

Огромное влияние на автодорожную отрасль Западно-Сибирского нефтегазового комплекса оказало постановление Совета Министров СССР от 16 мая 1977 г. «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977-1980 годах». Этим постановлением в г. Москве создавался Главзапсибдорстрой на который возлагалось руководство автодорожным строительством и его материально-техническое снабжение. Это означало передачу автодорожных трестов Главдорстроя в Главзапсибдорстрой, расположенных в северных районах Тюменской области[322]. Таким образом, сохранялась четырёхзвенная система управления Министерство – дорожно-строительный главк – трест – строительное управление. Организация главка специализировавшегося на районах Урала и Западной Сибири позволила

---

[319] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 39.
[320] Боев Б.С. Опыт совершенствования организации и управления строительной индустрией. М., 1987. С. 15.
[321] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 139.
[322] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 835. Л. 289 об.

сконцентрировать строительные мощности подведомственных предприятий на важнейших транспортных объектах нефтегазового комплекса.

В последней трети 1970-х гг. сеть строительных подразделений на Севере Западной Сибири стремительно разрасталась на уровне основного производственного звена треста – строительного управления. В 1977 г. Минтрансстрой создал в тресте «Тюменьдорстрой» два строительных управления: СУ-942 в Новом Уренгое и СУ-943 в Сургуте. Уренгойскому СУ-942 поручалось освоение крупнейшего Уренгойского газоконденсатного месторождения на котором было необходимо проложить автодороги для предприятий Мингазпрома СССР[323]. Главной задачей сургутского СУ-943 объявлялось строительство промышленных баз и капитального жилья в Сургуте и Нефтеюганске для управлений СУ-904, СУ-905, АБ-92 и АБ-93[324].

Максимальное усиление строительными подразделениями произошло в тресте «Нижневартовскдорстрой». В 1977-1979 гг. Минтрансстрой СССР организовал три подразделения в этом тресте. В 1977 г. было создано СУ-941 в Новоаганске для освоения Вынгапуровского и Варьеганского месторождений. Более того, в октябре 1979 г. Минтрансстрой организовал в составе треста «Нижневартовскдорстрой» СУ-951 на ст. Когалымская Сургутского района Ханты-Мансийского округа и СУ-952 на ст. Ноябрьская Пуровского района Ямало-Ненецкого округа[325]. Особенностью этих процессов стала организация дорожно-автодорожных организаций на относительно небольших месторождениях. Этим подразделениям поручалось построить автодороги на Когалымском, Повховском и Вынгапуровском месторождениях.

Расширение сети дорожно-строительных управлений на Севере Западной Сибири было связано с форсированием темпов нефтегазового освоения. В 1978-1980 гг. стратегия Миннефтепрома СССР сводилась к усиленному вводу в

---

[323] Князева С.С. Дороги, ставшие судьбой... Новый Уренгой, 2007. С. 14.
[324] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 51; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 288. Л. 477.
[325] АОАГС. Ф. 200. Оп. 1. Д. 1. Л. 49.

эксплуатацию 28-ми новых месторождений[326]. Усиление строительными управлениями трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» Главзапсибдорстроя привело к росту ввода автодорог. Вплоть до конца 1970-х гг. автодорожные тресты с каждым годом наращивали строительство автодорог, которое возросло в два раза. Из данных приложения 15 следует, что стабильный рост числа строительных управлений позволил существенно повысить темпы автодорожного строительства. Вместе с тем, в последние три года X пятилетки образовалось хроническое отставание автодорожного строительства в связи с возросшими потребностями нефтегазовых ведомств. К 1980 г. суммарная потребность нефтяников и газовиков в автодорогах с твердым покрытием составляла не менее 750 км ежегодно.

Кроме того, в последней трети 1970-х гг. в трестах «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» прослеживалась слабая техническая оснащенность диспетчерской службы средствами связи: телефонами, телетайпом. Ещё в 1978 г. трест «Тюменьдорстрой» не имел постоянной связи с п. Уренгой. Во многих в подразделениях диспетчерская служба не выполняла своих основных задач. Главный диспетчер треста не всегда получал полные данные от строительных управлений и сводки о ходе сооружения объектов[327]. Это обстоятельство не позволяло аппарату треста своевременно отдавать указания и оперативно координировать работу строительных управлений, выполнение планов, обеспечивать подразделения недостающими материалами.

Неутешительное состояние дорожно-строительной отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса потребовало усиленного внимания правительства её проблемам. Решением ЦК КПСС и Совета Министров СССР начинается создание пятизвенной системы управления автодорожным строительством нефтегазового комплекса. Партийно-правительственным постановлением от 20 марта 1980 г. № 241 «О неотложных мерах по усилению

---

[326] Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977-1989). Тюмень, 2006. С. 22.
[327] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 8. Л. 1, 100.

строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» и приказом по Минтрансстрою СССР было создано ПСМО «Запсибдорстрой», с местом нахождения в г. Нижневартовск. На объединение возлагались функции генерального подрядчика по строительству автодорог, а также координация деятельности дорожно-строительных организаций союзных республик в районе нефтегазового комплекса[328]. Создание ПСМО «Запсибдорстрой» в Нижневартовске обосновывалось возможностью разместить аппарат управления, которая имелась только в этом городе[329].

Будучи заместителем начальника дорожно-строительного главка А.И. Каспаров вспоминал, что к счастью не пришлось начинать строительство автодорог с нуля, так как «вплоть до 1981 г. в регионе работали два дорожно-строительных треста – «Тюменьдорстрой» под руководством В.Г. Рябченюка и «Нижневартовскдорстрой» во главе с Б.И. Ильясовым»[330]. Все указанные организации явились базовой площадкой для создания дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой». В конечном итоге объединение автодорожных трестов возглавил А.И. Каспаров.

Для улучшения организации и управления автодорожной отраслью, Минтрансстрой СССР построил многоступенчатую систему управления на Севере Западной Сибири: общесоюзное министерство – главное управление – производственное объединение – автодорожный трест – строительное управление. Образование производственного объединения по строительству автодорог в Западной Сибири запоздало на несколько лет. Но его необходимость подтвердилась в ходе форсированного строительства транспортной инфраструктуры. В целом, многоуровневые системы управления были характерны для строительного комплекса Западной Сибири[331].

Созданная вертикаль управления строительством автодорог в северных районах Западной Сибири не изменялась до второй половины 1980-х гг.

---

[328] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3346. Л. 298-299.
[329] Омельчук А. Книга Севера: каждый сам открывает свою родину. Тюмень, 2010. С. 435.
[330] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 87.
[331] Долголюк А.А. Сибирские строители в 1946-1970 гг. Новосибирск, 2013. С. 85.

Главзапсибдорстрой руководил деятельностью объединения «Запсибдорстрой». По отношению к трестам объединение «Запсибдорстрой» являлось органом хозяйственного управления. В руках объединения были сконцентрированы все производственные мощности и материально-технические ресурсы дорожно-строительных трестов. На наш взгляд, координирование автодорожных трестов объединением «Запсибдорстрой» и строительных предприятий союзных республик позволило существенно ускорить сооружение автодорожных коммуникаций Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Помимо ПСМО «Запсибдорстрой» в системе Минтрансстроя СССР действовало ещё три ПСМО, которые вели транспортное освоение Западной Сибири: «Тюменьстройпуть», «Ямалтрансстрой», «Трансгидромеханизация». В состав производственного строительно-монтажного объединения включались специализированные организации, управления по материально-техническому обеспечению. Его основу составляли строительно-монтажные тресты. Основная цель включения трестов в ПСМО состояла в том, чтобы обеспечить максимальную эффективность при создании нового треста. Трест тем самым рождался внутри объединения. При этом сохранялось единство производственной базы, обслуживающих хозяйств, всей производственной и социальной инфраструктуры[332].

К примеру, только в одиннадцатой пятилетке (1981-1985) на Севере Западной Сибири, в структуре ПСМО «Запсибдорстрой» было создано 5 трестов: «Сургутдорстрой» (1980), «Надымдорстрой» (1982), «Уренгойдорстрой» (1984), «Стрежевойдорстрой» (1985), «Запсибдорстроймеханизация» (1985). Тем не менее, оставался главный недостаток дорожно-строительных организаций Минтрансстроя – их низкая территориальная концентрация. Это создавало специфические трудности в организации управления. Строительные организации действовали на территории с площадью во много сотен и тысяч квадратных километров. Особенно актуальным это являлось для Севера Западной Сибири. Но

[332] Коротеев А.М., Беляев Т.А., Бессмертный Г.Г. Планирование, организация и управление транспортным строительством. М., 1989. С. 104.

даже в таком огромном регионе не всегда обеспечивалась стабильная загрузка: объемы работ то росли, то сокращались[333]. Поэтому в строительных объединениях Минтрансстроя нередко происходили реорганизации, передислокации строительных подразделений, их передача в территориальные автодорожные тресты с целью повышения эффективности управлениями ими.

В начале 1980-х гг. руководство Минтрансстроя сосредоточило усилия на реформировании структуры управления транспортным строительством в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири. В декабрь 1980 г. в Сургуте был образован новый автодорожный трест «Сургутдорстрой» с включением строительных управлений № 904, 943, 951, 952 из трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой»[334]. В ноябре 1980 г. Тюменский облисполком согласовал создание нового треста с Главзапсибдорстроем Минтрансстроя. В состав этого треста также должны были войти дорожно-строительные организации, расположенные в районе Усть-Балыкского и Мамонтовской группы месторождений: СУ-905 (Нефтеюганск), СУ-926 (Мамонтово)[335].

Однако, на формирование системы управления автодорожным строительством сказывались административно-территориальные изменения в автономных округах Тюменской области. Так, в 1980 г. создание Нефтеюганского района резко изменило административное деление Сургутского района[336]. В этой связи часть строительных организаций выпали из ведения Сургутского района, что не позволило передать строительные управления в трест «Сургутдорстрой» и повысить эффективность управления строительством автодорожных коммуникаций Среднего Приобья.

В 1981 г. на страницах окружной газеты «Ленинская правда» главный инженер нефтеюганского СУ-905 треста «Тюменьдорстрой» А. Ксенофонтов

---

[333] Борода Г.Л. Структура Министерства: характеристика и развитие // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. М., 2004. Т. 1. С. 124.
[334] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 39.
[335] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6379. Л. 340.
[336] Административно-территориальное деление Тюменской области (XVII–XX вв.). Тюмень, 2003. С. 218.

предлагал создать аналогичный трест «Нефтеюганскдорстрой» с включением в него СУ-905 и мамонтовского СУ-926[337]. Но данное предложение не получило одобрения в министерстве. В поиске оптимальных методов управления Минтрансстрой стал передавать строительные подразделения треста «Тюменьдорстрой» расположенные на Севере Западной Сибири в те тресты, которые были наиболее приближены к району строительства автодорог и не были удалены от своих организаций на сотни километров.

Например, СУ-905 и аппарат треста «Тюменьдорстрой» не могли оперативно координировать производственные вопросы строительства автодорог, так как руководство находилось в Тюмени, а строительное управление в Нефтеюганске на расстоянии более 700 км. Например, в 1982 г. руководство треста «Тюменьдорстрой» практически не выезжало в северные организации для решения производственных вопросов[338]. В последующем СУ-905 и СУ-926, дислоцированные в Нефтеюганском районе, были переданы в близлежащий трест «Сургутдорстрой»[339].

Как и в 1970-е гг., так и в начале 1980-х гг. трест «Тюменьдорстрой» оставался базовой площадкой по созданию новых дорожно-строительных трестов. В марте 1982 г. на базе СУ-934 (Надым), СУ-942 (Новый Уренгой), АБ-109 (Новый Уренгой), переданных от треста «Тюменьдорстрой», был организован Надымский трест автодорожного строительства «Надымдорстрой»[340]. Этому тресту поручалось строительство сети ведомственных автодорог для предприятий Мингазпрома.

В первой половине 1980-х гг. Совет Министров СССР принял постановление, касающееся развития газовой промышленности в Ямало-Ненецком округе Тюменской области. В мае 1983 г. Советом Министров СССР принял постановление по проблемам Уренгойского месторождения - «О дополнительных мерах по ускорению комплексного обустройства Уренгойского

[337] Ксенофонтов А. Дороги на болотах // Ленинская правда. 1981. 25 апреля.
[338] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 16. Л. 33.
[339] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 2а. Л. 12.
[340] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 31. Л. 46.

газонефтеконденсатного месторождения в Тюменской области», в котором была поставлена задача довести добычу газа на этом месторождении к 1986 г. до 280 млрд. куб. м. С целью достижения этого результата ставились конкретные задачи на 1983 – 1985 гг. по обустройству месторождения и ускоренному сооружению автодорог и ВПП, вводу объектов строительной индустрии в гг. Новый Уренгой, Сургут, Лабытнанги, Надым, Тюмень[341]. Следственно, рост работ по транспортному освоению месторождений привел к усилению производственных мощностей нижнего звена автодорожных трестов. Так, в 1983 г. в тресте «Сургутдорстрой» было создано СУ-962 на ст. Пурпе. Этому подразделению передавались объекты строительного участка ноябрьского СУ-952: автодорога Тарасовское месторождение – ж/д Сургут-Уренгой; КС-02 Пурпейская – ст. Пурпе[342].

Кроме того, партийно-правительственные постановления, вышедшие в начале 1980-х гг., акцентировали внимание на повышении производительности труда и эффективности строительного производства в СССР. В постановлении от 29 апреля 1984 г. № 387 «Об улучшении планирования, организации и управления капитальным строительством» отмечалось, что медленными темпами росла производительность труда в строительстве, слабо внедрялся хозяйственный расчёт. Строительные министерства не выполняли планы ввода в действие мощностей и объектов, продолжительность сооружения предприятий и объектов была значительно выше нормативной. Многие предприятия некачественно выполняли СМР. В связи с этим, делался вывод о несоответствии структуры управления строительством возросшим объёмам и сложности выполняемых работ[343].

Постановлением закреплялось основное звено в строительном производстве – это трест, а также производственное строительно-монтажное объединение. Строительным министерствам поручалось утвердить структуру трестов и

---

[341] Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977-1989). Тюмень, 2006. С. 93.
[342] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 2а. Л. 16-17.
[343] Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5446. Оп. 1. Д. 970. Л. 228-229.

производственных строительно-монтажных объединений и в дальнейшем её развивать для того, чтобы в их составе имелись строительные управления, управления производственно-технологической комплектации и другие подразделения в зависимости от специфики работ. Впервые в партийно-правительственном постановлении отмечалась неэффективность многоступенчатой системы управления капитальным строительством. Министерствам поручалось перейти на двух- или трехзвенную систему управления: общесоюзное министерство – главное территориальное управление – производственное управление (или трест)[344]. Согласно партийно-правительственным установкам, Минтрансстрой должен был создать весьма эффективную схему управления автодорожным строительством.

Однако, как показали дальнейшие события Минтрансстрой только наращивал строительные мощности нижнего звена автодорожных предприятий в северных районах Западной Сибири. В феврале 1984 г. с целью выполнения плана строительства автодорог на Ямбургском газоконденсатном месторождении министерство создало СУ-892 и МК-187 в п. Пангоды; СУ-896 и МК-188 в п. Ямбург. Все эти организации были подчинены тресту «Надымдорстрой»[345]. Кроме того, на Крайний Север было передислоцировано со ст. Пурпе на ст. Коротчаево СУ-962 треста «Сургутдорстрой» для усиленного транспортного обустройства Уренгойского месторождения[346].

Кроме того, в феврале 1984 г. значительные изменения претерпели дорожно-строительные подразделения трестов «Сургутдорстрой» и «Тюменьдорстрой», дислоцированные в Уренгойском газодобывающем районе. Они были переданы в новую организацию – Уренгойский трест автодорожного строительства («Уренгойдорстрой»). В результате СУ-942, СУ-962, СУ-967, СМП-655, МК-172 и АБ-109 треста «Уренгойдорстрой» пополнили ряды

[344] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 970. Л. 237-241.
[345] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 5091. Л. 40.
[346] Там же. Ф. 9538. Д. 5091. Л. 43.

дорожных строителей, непосредственно подчиненных объединению «Запсибдорстрой»[347].

Поэтому партийно-правительственное постановление от 2 августа 1984 г. № 831 «О мерах по обеспечению ввода в эксплуатацию Ямбургского газоконденсатного месторождения в Тюменской области» конкретизировало задачи дорожных строителей на Ямале[348]. Дорожно-строительным организациям поручалось обеспечить опережающее и форсированное развитие автодорожной сети и ввести в постоянную эксплуатацию в 1985-1990 гг. автодорог с твердым покрытием общей протяженностью 190 км[349].

Кроме территории Ямала, в фокусе транспортного освоения оставался Ханты-Мансийский округ. В ареал автодорожного строительства входили новые районы округа. В 1982 г. исполком Советского районного Совета народных депутатов просил Тюменский облисполком создать дорожный ремонтно-строительный участок. Протяженность грунтово-лежневых автодорог местного значения в Советском районе составляла 250 км[350]. По всей видимости, участок должно было создать Тюменское областное производственное объединение по строительству и эксплуатации автомобильных дорог («Тюменьавтодор») Минавтодора РСФСР. Поскольку Советский райисполком просил создать именно ДРСУ, которое было характерно для организаций Минавтодора РСФСР, но генеральным подрядчиком по строительству автодорог на Севере Западной Сибири являлся Минтрансстрой, то на него и возлагались все дорожно-строительные работы, в том числе и в Советском районе ХМАО.

К февралю 1984 г. Минтрансстрой СССР создал в составе треста «Тюменьдорстрой» строительное управление № 881 и Автобазу № 110 с местом постоянной дислокации в п. Советском[351]. Эти организации стали сооружать первые автодороги с твердым покрытием к предприятиям лесной и газовой

---

[347] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 5091. Л. 45.
[348] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1774. Л. 11об-22.
[349] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1774. Л. 13.
[350] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6674. Л. 128.
[351] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 5091. Л. 42.

промышленности – Берёзовскому леспромхозу, к Узюм-Юганской компрессорной станции, автомагистраль Комсомольский – Советский, аэродромное покрытие в аэропорту п. Советский[352].

В середине 1980-х гг. Минтрансстрой СССР допустил отставание в механизации работ по возведению земляного полотна в трестах «Сургутдорстрой», «Нижневартовскдорстрой», «Надымдорстрой», «Уренгойдорстрой», что являлось причиной срыва плана строительства автодорог. Тресты не успевали подготовить задел под возведение дорожного полотна. В связи с этим, министерство приступило к формированию треста по механизации земляных работ в автодорожном строительстве Севера Западной Сибири. В феврале 1985 г. был создан трест «Запсибдорстроймеханизация» в составе ПСМО «Запсибдорстрой»[353]. Возглавлял его А.И. Милованов.

Впоследствии начальник сургутской мехколонны № 108 В.А. Бец вспоминал, что «добыча нефти тогда была немыслима без транспортного освоения территории, без автомобильных дорог. Работали мы в то время в подряде у нефтяников, и они постоянно давили на нас, требовали, чтобы любой ценой мы обеспечили им проезд на промыслы, к месторождениям»[354]. К тому времени, в тресте «Запсибдорстроймеханизация» имелось 12 мехколонн и 1 СМП. Из них 8 строительных подразделений отсыпали земляное полотно автодорог в Ямало-Ненецком автономном округе, 5 мехколонн в Ханты-Мансийском автономном округе[355]. Таким образом, пристальное внимание Минтрансстроя было направлено на усиление работ по сооружению земляного полотна автодорог в Ямало-Ненецком округе.

Кроме организации треста по механизации земляных работ, были усилены производственные мощности дорожно-строительных организаций нефтегазового

---

[352] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 428. Л. 103.
[353] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 14. Л. 195.
[354] Бец В.А. Дороги – это наше будущее, и наше настоящее // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Сб. воспом. актив. уч. стр-ва автомобил. дорог Ханты-Манс. авт. окр. – Югры. Тюмень, 2004. С. 99.
[355] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 15 об.

комплекса: в августе 1985 г. был организован трест «Стрежевойдорстрой» в составе ПСМО «Запсибдорстрой» на основе строительных управлений СУ-917, СУ-965, АБ-103 треста «Нижневартовскдорстрой»[356]. Таким образом, создание треста «Стрежевойдорстрой» завершило созидательный период в развитии структуры управления автодорожным строительством на Севере Западной Сибири. На 01.01.1986 гг. в структуре ПСМО «Запсибдорстрой» функционировало 7 дорожно-строительных трестов, управлявшихся по пятизвенной схеме (приложение 16). Подразделения ПСМО «Запсибдорстрой» были разбросаны на огромной территории, начиная с южных районов Тюменской области до арктических районов Ямало-Ненецкого округа.

Эти организации в разные годы возглавляли известные в автодорожной отрасли Севера квалифицированные специалисты: А.А. Горячев (трест «Сургутдорстрой»), А.Г. Лоц (трест «Уренгойдорстрой»), Л.С. Фельдман (трест «Нижневартовскдорстрой»), В.И. Ситников (трест «Уренгойдорстрой»), А.А. Борисов (трест «Надымдорстрой»), В.Г. Лейтланд (трест «Тюменьдорстрой»). Выросли как руководители на автодорожных объектах в Западной Сибири – В.Д. Блинов , В.С. Бабенко, В.Э. Гинергардт, А.В. Андреев и другие[357]. Формирование кадров руководителей дорожно-строительных предприятий оказалось возможно благодаря управленческим способностям начальника объединения «Запсибдорстрой» Александра Исаковича Каспарова. Заместитель начальника объединения «Запсибдорстрой» по механизации и транспорту в 1982-1984 гг. А.Г. Лоц вспоминал, что по сравнению с другими руководителями А.И. Каспаров никогда не устраивал разносы подчиненным, не проверив факты[358]. Честная и добросовестная работа на строительстве автодорог не оставалась незамеченной со стороны руководства объединения «Запсибдорстрой».

В апреле 1986 г. Минтрансстрой СССР с целью совершенствования системы управления транспортным строительством и приведения наименований

---

[356] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 14. Л. 207-208.
[357] Каспаров А.И. Последний герой // Сибирское богатство. 2008. № 11. С. 49.
[358] Лоц А.Г. За весну я «оставил» там две пары ботинок // Сибирское богатство. 2009. № 3. С. 47

местонахождения организаций и предприятий на Севере Западной Сибири в соответствие с административно-территориальным делением утвердил производственную структуру 7 трестов, входивших в ПСМО «Запсибдорстрой». В составе ПСМО функционировало: 21 строительное управление, 12 – мехколонн, 11 автобаз, 4 строительно-монтажных поезда и УПТК, подчиненное непосредственно аппарату объединения[359].

Необходимость строительства автодорог в направлении Ямбургского и Бованенковского месторождений и обеспечения прочного автодорожного сообщения с Надымом и Новым Уренгоем привела к созданию очередных строительных подразделений на Ямале. В июне 1986 г. в тресте «Надымдорстрой» было организовано - СУ-969 и АБ-115 в п. Ямбург[360]. Особенно сложным представлялось сооружение земляного полотна автодорог на сильнольдистых грунтах Бованенковского месторождения и обеспечение устойчивости поверхностных фундаментов при эстакадном варианте строительства транспортных объектов. Минтрансстрой силами автодорожных трестов должен был ввести в эксплуатацию автомобильную и железную дорогу, связывающую Лабытнанги с центром полуострова Ямал[361].

С приходом к власти команды М.С. Горбачева усилились реформы управления транспортным строительством и в том числе в автодорожной отрасли. В 1985 г. Минтрасстрой возглавил В.А. Брежнев, дальний родственник Л.И. Брежнева[362]. Новый энергичный министр приступил к постепенной реорганизации всего министерства. Бывший начальник Главстроймеханизации Б.Л. Вучетич вспоминал, что В.А. Брежнев раньше многих руководителей почувствовал «ветер перемен» и стал решительно направлять промышленное производство на повышение его эффективности. Стал одним из первых, кто начал

---

[359] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 9-15об; Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 105.
[360] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 21.
[361] Ямал. Полуостров сокровищ. М., 2012. Т. 1. С. 241-254.
[362] Ивкин В.И. Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923-1991 гг. М., 1999. С. 231-232.

на практике осуществлять лозунг перестройки «ускорение и технический прогресс» еще до его официального провозглашения[363].

Основные направления реформы управления строительства были изложены в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 14 августа 1986 г. № 970 «О дальнейшем совершенствовании управления строительным комплексом страны»[364]. Директивы постановления главной целью реорганизации системы управления строительным комплексом объявляли внедрение достижений научно-технического прогресса, передовых форм организации производства и на этой основе повышение эффективности капитального строительства. Политику в области капитального строительства должен был осуществлять союзно-республиканский Госстрой СССР. Заслуживает внимания тот факт, что в постановлении ставилась задача сократить аппарат управления строительно-монтажных трестов с помощью укрупнения более мелких и ликвидации параллельно действующих организаций[365]. Более того, партийно-правительственное постановление поручало сократить в 1986-1987 гг. центральный аппарат Минтрансстроя, а также его главков и объединений на 30%[366].

Постановление от 14 августа 1986 г. предоставило трестам право самостоятельно разрабатывать и изменять структуру и штаты входящих в их состав структурных подразделений. В пределах исчисленного по нормативам фонда заработной платы и без учета средних должностных окладов. Спускаемые Минтрансстроем для подведомственных организаций типовые структуры управления и типовые штаты имели рекомендательный характер[367]. Этим же постановлением строительным организациям страны поручалось сократить объёмы незавершенного строительства и повысить качество вводимых в

---

[363] Вучетич Б.Л. Моя судьба – Минтрансстрой // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. М., 2004. Т. 1. С. 201.
[364] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 997. Л. 34-51.
[365] Там же. Л. 43-44.
[366] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 997. Л. 50.
[367] Коротеев А.М., Беляев Т.А., Бессмертный Г.Г. Планирование, организация и управление транспортным строительством. М., 1989. С. 108.

эксплуатацию транспортных объектов. Для ускорения строительства планировалось создать проектно-промышленно-строительные организации. В апреле 1987 г. Минтрансстрой СССР переименовал Тюменский, Сургутский, Нижневартовский, Надымский, Уренгойский тресты автодорожного строительства в специализированные тресты автодорожного строительства. ПСМО «Запсибдорстрой» было переформатировано в специализированное производственное строительно-монтажное объединение автодорожного строительства в Западной Сибири (СПСМО «Запсибдорстрой»)[368]. Однако переименование не изменило сущности дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири, которые так и не получили своих собственных проектных групп и бюро.

В 1987 г. начались первые укрупнения и ликвидации дорожно-строительных организаций, строивших автодороги для нефтегазодобывающих предприятий Севера Западной Сибири. Но по своему характеру они не были массовыми и имели производственное значение, которые позволили разгрузить и оптимизировать перегруженную структуру некоторых автодорожных трестов. В 1987 г. тресте «Запсибдорстроймеханизация» объединения «Запсибдорстрой» было произведено первое укрупнение нижнего звена треста мехколонн № 4, 22, 188 в Новом Уренгое, Коротчаево и Ямбурге за счет мехколонны № 172. Поскольку мехколонна внесла незначительный вклад в выполнение строительной программы треста[369]. Фактически эта организация была неэффективной и нерентабельной, так как объёмы работы по отсыпке земляного полотна автодорог успешно выполнялись Мехколоннами № 4, 22 и 188. Осуществление этих мер, в краткосрочный период дало возможность оптимизировать структуры трестов в СПСМО «Запсибдорстрой» и повысить эффективность предприятий. Так, в 1986 г. автодорожные тресты объединения «Запсибдорстрой» сдали в эксплуатацию

[368] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6590. Л. 74-75; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 35 об.
[369] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 32-33.

нефтегазовым ведомствам 869 км автодорог с твердым покрытием. В 1987 г. этот показатель по объединению возрос до 983 км автодорог[370].

Несмотря на общий характер постановления 1986 г. по сокращению трестов в объединениях Минтрансстроя СССР, к началу 1988 г. на Севере Западной Сибири осталась неизменной пятизвенная структура управления: общесоюзное министерство – главное управление – специализированное производственное строительно-монтажное объединение – специализированный автодорожный трест – строительное управление. Всего лишь изменились некоторые внешние признаки: наименования трестов и самого объединения «Запсибдорстрой». Инициировались попытки реорганизации и укрупнения строительных подразделений в некоторых автодорожных трестах.

Форсировать реформирование структуры управления строительством было призвано постановление Совета Министров СССР от 14 марта 1988 г. № 324 «О генеральной схеме управления транспортным строительством»[371]. Директивы этого постановления оказались наиболее радикальными и нетерпимыми по отношению к сложившейся системе транспортного строительства. Советское правительство поручило Минтрансстрою перейти на двухзвенную систему управления: министерство – производственное объединение. Министерству также предписывалось в течении 1988 г. ликвидировать 12 строительно-монтажных трестов и 14 главных управлений с целью перехода отрасли на полный хозяйственный расчет, самофинансирование и самоуправление[372]. Взамен привычных главных управлений были созданы главные координационные управления, которые не имели прежней власти над своими подведомственными предприятиями. Министерству поручалось ввести в действие новую форму организации строительных объединений - проектно-промышленно-строительные объединения. Новые строительные объединения должны были стать важным звеном производственной структуры, обладая высокой мобильностью,

[370] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285.
[371] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 1121. Л. 333-337.
[372] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 1121. Л. 335.

обеспечивать комплексное и непрерывное ведение работ, сокращение сроков и повышение качества строительства[373]. Таким образом, советское правительство решило моментально ликвидировалась многоступенчатость в управлении транспортным строительством. Эта радикальная ломка системы управления транспортным строительством, по мнению её инициаторов, должна была положительно отразиться на организациях строительной отрасли и в целом повысить качество работ.

В конце 1988 г. был ликвидирован Главзапсибдорстрой, который с 1977 г. курировал автодорожное строительство на Севере Западной Сибири. В отрасли утвердилась новая двухзвенная система управления: министерство – проектно-промышленно-дорожно-строительное объединение. Двухзвенная система управления капитальным строительством в основном была заимствована у социалистических стран народной демократии. Эта система управления строительством была характерна для предприятий Венгрии и Болгарии[374].

В июне 1988 г. Минтрансстрой продолжил реформировать структуру управления автодорожным строительством. В целях более эффективного использования строительных машин и автотранспорта упразднялся трест «Запсибдорстроймеханизация». Мехколонны, как основные производственные единицы этого предприятия, передавались в тресты «Уренгойдорстрой», «Надымдорстрой», «Нижневартовскдорстрой», «Сургутдорстрой», а другая часть строительных подразделений влились в состав объединения «Запсибдорстрой»[375]. 23 августа 1988 г. СПСМО «Запсибдорстрой» было преобразовано в проектно-промышленно-дорожно-строительное объединение по строительству автомобильных дорог в Западной Сибири (ППДСО «Запсибдорстрой») без изменения постоянной дислокации в г. Нижневартовске[376].

---

[373] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 1121. Л. 333-334.
[374] Боев Б.С. Опыт совершенствования организации и управления строительной индустрией. М., 1987. С. 57-58.
[375] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 58.
[376] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 54-55.

Переход к новым методам хозяйствования и управления в автодорожном строительстве должен был усилить сотрудничество проектировщиков и строителей на всех стадиях проектирования и строительства при наименьших затратах. В конце 1980-х гг. проектно-промышленно-дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» представляло собой комплекс проектно-технологических подразделений, заводов по изготовлению строительных конструкций, специализированных дорожных трестов, УПТК, транспортных подразделений.

Развитие системы управления автодорожным строительством продолжалось путем повышения взаимодействия и концентрации строительных трестов на транспортных объектах. В январе 1988 г. в составе дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» была организована трест-площадка «Ноябрьскдорстрой». В структуру трест-площадки вошли СУ-952, МК-186 и АБ-107, расположенные в г. Ноябрьске. По причине отсутствия средств на содержание и ввиду сокращения объёмов строительных работ был ликвидирован СМП-744[377]. Реорганизация дорожно-строительных подразделений в г. Ноябрьске сделало возможным концентрацию производственных мощностей и материально-технических ресурсов при выполнении подрядных работ для заказчика – объединения «Ноябрьскнефтегаз».

В начале 1989 г. в объединении «Запсибдорстрой» действовало 7 дорожно-строительных трестов. Впрочем, постоянные реорганизации и сокращение финансирования в годы XII пятилетки не могли ни сказаться на темпах сооружения автодорожных коммуникаций на Севере Западной Сибири. С 1988 г. строительство автодорог стало постепенно сворачиваться (приложение 17). Основным фактором снижения автодорожного строительства выступало недостаточное финансирование. Это свидетельствовало о том, в конце 1980-х гг. темпы автодорожного строительства напрямую уже не были увязаны с числом

[377] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 34. Л. 2-3.

трестов. Усиление темпов строительства определяли капитальные вложения в сооружение транспортных объектов, которые неуклонно уменьшались.

К концу 1980-х гг. «сбило с пути» предприятия дорожного объединения «Запсибдорстрой», прежде всего, социально-экономические трудности и политические преобразования в Тюменской области. Спад роста нефтегазовой промышленности в области был связан с началом демонтажа командно-административной экономики, что привело к нарушению управляемости нефтегазовым комплексом, разрыву хозяйственных связей, резкому ухудшению материально-технического снабжения[378].

В октябре 1990 г. руководители Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов заявили о своем суверенитете, вплоть до отделения территории и полной самостоятельности. Тем самым автодорожные тресты и строительные управления объединения «Запсибдорстрой» оказались по сути в разных субъектах федерации. По воспоминаниям начальника объединения «Запсибдорстрой» А.И. Каспарова, пока руководители автономных округов тянули одеяло на себя, рвались все нити хозяйственного управления в области. «Мои указания, исходившие из головного офиса в Нижневартовске, - вспоминал А.И. Каспаров, - игнорировались начальниками подразделений, дислоцированных на «чужой» земле»[379].

В декабре 1990 г. руководство объединения «Запсибдорстрой» подписало протокол с Минтрансстроем о намерениях преобразования предприятия в объединение акционерных обществ. Для этого разрабатывалась программа постепенного перехода к акционерной форме собственности в дорожно-строительных трестах, которая должна была осуществляться под контролем Минтрансстроя СССР[380]. Однако в ноябре 1991 г. Минтрансстрой СССР и ещё 34 общесоюзных министерства были упразднены, что окончательно завершило

---

[378] Очерки истории Тюменской области. Тюмень, 1994. С. 233.
[379] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 106.
[380] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7777. Л. 66.

советский период централизованного управления автодорожным строительством Севера Западной Сибири[381].

Таким образом, в основе формирование системы управления автодорожным строительством лежала четырехзвенная система управления, которая сложилась в Минтрансстрое СССР ещё в середине 1960-х гг. С открытия нефтегазовых месторождений на Севере Западной Сибири последовало создание первых дорожно-строительных предприятий. В 1960–1970-е гг. был последовательно сформирован дорожно-строительный трест «Тюменьдорстрой». На базе его предприятий в дальнейшем формировалось большинство трестов автодорожного строительства. Главной проблемой развития автодорожных трестов являлась территориальная рассредоточенность и как следствие низкая концентрация строительных мощностей ввиду огромного охвата территории, где велись дорожно-строительные работы. Вертикаль управления внутри трестов строилась по линейному и линейно-функциональному принципам. Вместе с тем, отсутствие продуманной схемы координации в строительных управлениях приводило к разногласиям и конфликтам как с руководством треста, так и с местными властями в районах нефтегазового освоения. При этом усложнялась координирование строительно-монтажных работ в связи отсутствием в трестах и строительных управлениях средств технической связи.

В начале 1980-х гг. советское правительство предприняло меры по реорганизации дорожно-строительной отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса путем создания производственных объединений. Поэтому в автодорожном строительстве была создана пятизвенная система управления, которая позволила в 6,9 раз ускорить строительство автодорог, повысить эффективность и территориальную концентрацию строительных мощностей. Этот управленческий маневр предоставил возможность форсировать строительство автодорожных коммуникаций в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири. В 1980-1989 гг. было создано восемь дорожно-строительных

[381] Ведомости Верховного Совета СССР. 1991. № 50. С. 1895-1897.

трестов. Однако в конце перестройки автодорожное строительство стало неуклонно свертываться по причине уменьшения подрядных работ на нефтегазовых месторождениях, что привело некоторые дорожно-строительные предприятия на грань банкротства и ликвидации. В 1991 г. этот кризис приобрел катастрофические масштабы в автодорожной отрасли из-за сокращения капитальных вложений в транспортное строительство.

2.2. Комплектование и подготовка кадров в автодорожном строительстве

Формирование автодорожного строительства на Севере Западной Сибири в период промышленного и нефтегазового освоения поставило ряд сложных организационных вопросов его кадрового обеспечения, обусловленных тяжёлыми условиями труда основной массы дорожных строителей. На протяжении исследуемого периода в автодорожном строительстве ощущался постоянный острый недостаток квалифицированных специалистов и рабочей силы.

Прежде всего, это было связано с неразвитой системой образовательных учреждений, готовящих специалистов строительных отраслей. Отсутствие на территории Тюменской области инженерно-строительных институтов и средних специальных учебных заведений по подготовке линейного состава дорожно-строительных управлений усиливало дефицит квалифицированных специалистов строителей автодорог. Поэтому на начальном этапе основу дорожных строителей составляли работники, принятые по вольному найму ((в документах автодорожных предприятий эта форма называется «по местному найму»), студенты-практиканты, а также работники, переведенные из кадрового резерва предприятий подведомственных Минтрансстрою СССР.

Главную роль в начале формирования кадров дорожных строителей сыграло постановление Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 гг., так как именно в его директивах была поставлена задача перед Советом Министров РСФСР – строительства автодороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Генеральным подрядчиком этой автодороги был официально утвержден Гострансстрой СССР.

В качестве ускоренного создания автодорожных предприятий, совнархозам, министерствам и ведомствам поручалось переводить работников, изъявивших желание перейти на постоянную работу в строительно-монтажные организации, находящиеся в Тюменской области[382].

С февраля 1965 г. на Севере Западной Сибири строительством автодорог с твердым покрытием занимались два строительных управления: СУ-904 в г. Сургуте и СУ-905 в г. Урае, которые входили в состав УС-1 в г. Петропавловске. Помимо этих организаций, вспомогательные функции при возведении автодорог выполняли транспортные организации: АБ-92 и АБ-93. Все перечисленные строительные предприятия испытывали постоянный дефицит кадров рабочих специальностей.

В 1965 г. предприятия Гострансстроя СУ-905 и АБ-93 начали сооружение транспортной магистрали Урай – нефтепромысел Трёхозёрный. С первых дней работы коллектив СУ-905 испытывал недостаток рабочих кадров: из 104 чел. по плану, фактически работало – 84 чел., то есть было укомплектовано на 80%[383]. Преобладающей формой комплектования рабочими кадрами в урайском СУ-905 являлся приём на месте. Вновь сформированное управление отличала низкая производственная дисциплина. В связи с этим, в СУ-905 отмечалось множество простоев дорожно-строительной техники из-за нехватки рабочих специальностей: машинистов экскаватора, автокрана[384]. Поэтому с осени 1965 г. отдел кадров СУ-905 активно приглашал рабочих на дорожно-строительные участки Шаимских нефтепромыслов из г. Свердловска. В качестве вспомогательной рабочей силы на строительстве автодорог использовались студенты инженерно-строительных факультетов, которые прибывали в составе строительных отрядов, а также с целью прохождения производственной практики[385].

Следует, однако, заметить, что не все подразделения испытывали острый недостаток рабочей силы. В 1965 г. в сургутском СУ-904 числилось 266 чел. при

---

[382] Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965). Свердловск, 1971. Т. 1. С. 299.
[383] ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 17.
[384] Там же. Л. 18.
[385] ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 3. Л. 19.

плане 260, то есть управление было обеспечено кадрами на 100%. Приём в основном осуществлялся на месте отделом кадров управления. В течении 1965 г. было принято 419 рабочих, а уволено всего 186. Текучесть кадров по СУ-904 составляла 44%, которая объяснялась неудовлетворенностью дорожных строителей жилищно-бытовыми условиями[386].

На формировании кадров стройуправлений сказывалась труднодоступность и оторванность строительных подразделений от Управления строительства № 1, которому они подчинялись. Это управление находилось в г. Петропавловске Казахской ССР, что затрудняло комплектование кадрами дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири. Поэтому в октябре 1965 г. Гострансстрой СССР был преобразован в общесоюзное Министерство транспортного строительства (Минтрансстрой). В связи с этим изменилась система управления автодорожным строительством, что впоследствии оказало влияние на формирование дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири. В ноябре 1965 г. на базе СУ-904 и СУ-905 был организован трест «Тюменьдорстрой» в г. Тюмени[387].

Штатный состав аппарата управления треста сформировался путем перевода ИТР из других дорожно-строительных подразделений Минтрансстроя. Таким образом, переводом из УС-1 в трест «Тюменьдорстрой» был назначен управляющим Ю.В. Юшков. К его заслугам относится создание сети автодорог в целинных и залежных землях Северного Казахстана, так и строительство транспортной инфраструктуры в нефтедобывающих районах Тюменской области[388]. Главным инженером треста был назначен опытнейший дорожный строитель и организатор С.И. Забелин. По мнению участников дорожно-строительной эпопеи, данный тандем представлял замечательный сплав опыта и знаний[389].

---

[386] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 150.
[387] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14
[388] Круглов Г. Твои дороги, человек // Труд, талант, доблесть. Мн., 1981. Ч. 2. С. 392.
[389] Линцер А.В. Воспоминания о главном // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 62.

В 1966 г. в структуре треста были организованы ещё два строительных подразделения СК-102 (Тюмень) и СУ-909 (Нижневартовск). Эти организации требовалось укомплектовать ИТР и рабочими кадрами. Определяющую роль в подборе кадров строительных управлений играл дорожно-строительный главк – Главдорстрой. Например, из предприятий главка на должность главного инженера СУ-909 был переведен Б.Ф. Илясов, а начальником управления – Ю.Г. Шереметьев[390].

На пионерном этапе дорожно-строительной деятельности треста отмечалась нехватка ИТР с высшим образованием, что заставляло занижать требования к кандидатам и принимать на должности в отделы аппарата треста «Тюменьдорстрой» лиц, не имевших высшего образования. Так, за четыре месяца 1966 г. в тресте было назначено на инженерно-технические должности 10 практиков (инженер ОГМ, экономист планового отдела, техники ОТиЗ). Кроме того, в тресте допускался прием на работу специалистов по образованию и опыту работы, не имевших отношения к автодорожному строительству, что снижало возможности строительных управлений. Поэтому в мае 1966 г. Главдорстрой обязал руководство треста устранить недостатки в подборе и расстановке основного состава ИТР[391].

Во второй половине 1960-х гг. подавляющей формой комплектования кадров в тресте «Тюменьдорстрой» являлся приём на месте и перевод из подведомственных предприятий Главдорстроя. В 1966 г. трест выполнял планы по приёму на месте за счет местного населения и не имел потребности в оргнаборе. Тем не менее, в подразделениях треста отмечалась высокая текучесть рабочих кадров. Основным фактором текучести в дорожно-строительных управлениях являлись преимущественно неудовлетворительные социально-бытовые условия: отсутствие жилья, детских дошкольных учреждений и т. д. В 1966 г. текучесть рабочих в тресте «Тюменьдорстрой» составляла 81,9%[392].

---

[390] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 237-240.
[391] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 191.
[392] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 96.

По данным историка Н.Ю. Гавриловой, среди строителей нефтегазодобывающих районов Тюменской области отмечалась самая высокая текучесть кадров: в 1964 – 32%, 1965 – 88%, 1966 – 94%[393]. Из приложения 18 следует, что в 1966 г. сменяемость рабочих кадров в тресте «Тюменьдорстрой» находилась на уровне 81%. Однако, в 1968-1970 гг. прослеживается повышение текучести рабочих кадров до 95%, вследствие необеспеченности жильём и сменой места жительства из-за сложного северного климата. Особенно на этом фоне выделялась высокая кадровая текучесть в среде водительского состава автобаз треста. Ввиду этого обстоятельства, Главдорстрой выражал обеспокоенность, что трест «Тюменьдорстрой» допустил повышенную текучесть шофёрских кадров – 60,1%[394].

Среди главных форм пополнения кадров в тресте «Тюменьдорстрой» являлся прием на месте, но к концу 1960-х гг. он стал неуклонно сокращаться (приложение 19). Второе место по комплектованию рабочих в трест составляли прибывавшие студенческие отряды и сезонные рабочие, который в 1968 г. составляли 29,9% принятых на работу, в 1969 – 43,1%. Третье место в формировании кадров занимал организационный набор. Только в 1969 г. в тресте «Тюменьдорстрой» был однажды осуществлен прием по оргнабору 15 демобилизованных солдат. В конце 1960-х гг. отмечалось увеличение численности рабочих дефицитных специальностей, переведенных из подведомственных предприятий Минтрансстроя, особенно машинистов экскаватора и механизаторов.

Важным направлением обеспечения рабочей силой строительных подразделений треста являлась подготовка и повышение квалификации. В 1968 г. водители 2 и 3 классов автобаз треста повышали свою квалификацию через местные школы ДОСААФ. Рабочие получавшие более сложные дорожные специальности, требовавшие длительной подготовки, проходили обучение в

---

[393] Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Тюмень, 2002. С. 107.
[394] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 2293. Л. 12.

технических школах Минтрансстроя[395]. Анализируя данные приложения 20, можно прийти к выводу о том, что трест «Тюменьдорстрой» в основном пополнял кадры водителей, машинистов экскаватора, механизаторов, машинистов автокрана, газоэлектросварщиков. Во второй половине 1960-х гг. подготовка рабочих кадров в тресте в абсолютных показателях увеличилась в 2,4 раза. Главным побудительным фактором роста подготовки дорожников в тресте являлось увеличение программы СМР на нефтегазовых месторождениях и последующее интенсивное создание новых строительных и транспортных подразделений. За 1966-1970 гг. капитальные вложения треста «Тюменьдорстрой» увеличилось с 11,5 до 27,5 млн рублей. Вместе с тем, именно в эти годы было организовано четыре строительных подразделения и две автобазы[396].

Однако самой трудной задачей в комплектовании дорожных строителей треста «Тюменьдорстрой» являлось формирование кадрового состава ИТР. По данным уральских историков В.В. Алексеева, Е.В. Логунова, П.П. Шабанова, прием кадров ИТР в строительных организациях Западно-Сибирского нефтегазового комплекса осуществлялся посредством заявок в высшие и средние специальные учебные заведения. Менее значим в формировании кадров ИТР являлся оргнабор и общественный призыв. Самой массовой формой привлечения ИТР в строительные организации нефтегазового комплекса являлся трудоустройство по вызову принимающей организации[397].

В тресте «Тюменьдорстрой» корпус ИТР формировался главным образом путём заявок в Минтрансстрой СССР и учебные заведения. Так, из 140 специалистов, прибывших в трест: 6 чел. были с высшим образованием, 14 – имели среднее техническое образование. Особенно возрастал перевод ИТР из Минтрансстроя. За 1967 г. в трест поступило 120 специалистов-дорожников из предприятий Главдорстроя[398]. С 1968 г. сократилось количество специалистов,

---

[395] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 1. Л. 121.
[396] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 64.
[397] Алексеев В.В., Логунов, П.П. Шабанов. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя). Свердловск, 1987. С. 71-72.
[398] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 6.

переведённых из министерства – до 58 чел. Однако, увеличилось число специалистов, прибывавших из учебных заведений – до 44[399].

Этим обстоятельствам послужило начало подготовки специалистов с высшим техническим образованием в сентябре 1966 г. в Тюменском индустриальном институте по специальности «инженер-строитель дорог» на кафедре автомобильных дорог[400]. Часть специалистов из дорожно-строительных предприятий повышали свой образовательный уровень на заочном отделении института. Так, за 1967-1968 гг. в трест поступило шесть специалистов с высшим заочным образованием из ТИИ[401].

Во второй половине 1960-х гг. штат инженерно-технических должностей в тресте «Тюменьдорстрой» постоянно увеличивался. Данные приложения 21 наглядно демонстрируют, что по тресту «Тюменьдорстрой» прослеживался недостаток ИТР по штату. Ещё в 1966 г. в организационный период в тресте было замещено 307 из 346 имевшихся штатных единиц, то есть трест был укомплектован кадрами ИТР всего на 83,4%. Тем временем, в 1967 г. штат ИТР был замещен на 95%; в 1968 – на 88 %[402]. Одновременно с этим, неустойчивая ситуация с замещением штатных должностей в подразделениях приводила к тому, что отдел кадров треста был вынужден принимать ИТР без высшего и среднего специального образования.

В статистике Главдорстроя и треста «Тюменьдорстрой» неспециалисты, занимавшие должности ИТР и имевшие опыт работы назывались практиками. До 1968 г. включительно количество практиков в тресте стабильно уменьшалось за счет приобретения ими высшего или среднего специального образования по сокращенной программе выбранной дорожной специальности. Тем не менее, в 1968-1970 гг. возрастает численность практиков с 41 до 86 человек, то есть с 11,8% до 19,6% от общего штата ИТР (приложение 21). Между тем, руководство

---

[399] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 7.
[400] Болштянский М.П. Кадровая составляющая дорожной эпопеи Югры // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 77.
[401] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 8-9.
[402] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 4.

треста фактически не запрещало трудоустройство работников без высшего образования и всячески уверяло Главдорстрой, что принятые на работу практики со своими задачами справлялись и необходимости для их замены не было[403].

Основными учебными заведениями, из которых прибывали дорожные строители являлись Сибирский автомобильно-дорожный институт им. Куйбышева (СибАДИ), Томский инженерно-строительный институт (ТомИСИ), Харьковский автомобильно-дорожный институт (ХАДИ), Куйбышевский техникум транспортного строительства, Московский автодорожный институт, Хабаровский политехнический институт[404]. Например, в 1969 г. административно-управленческий состав СУ-904 треста «Тюменьдорстрой» представляли дипломированные специалисты следующих вузов: СибАДИ – 3, ХАДИ – 1, ТомИСИ – 1, Свердловский автодорожный техникум – 1, Дальневосточный политехнический институт – 1, Уфимский индустриальный техникум – 1, Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта – 1[405].

Преобладание выпускников СибАДИ в 1960-х гг. в подразделениях треста «Тюменьдорстрой» объясняется тем, что институт являлся крупнейшим вузом по подготовке кадров дорожных строителей в регионах Сибири и Дальнего Востока. Этот институт готовил инженеров-строителей по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов» (со специализациями «Автомобильные дороги» и «Городские дороги») и «Мосты и тоннели»[406].

Однако решить кадровую проблему строительных организаций нельзя было только за счет вузов соседних регионов. Правительственным постановлением от 3 февраля 1966 г. «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» значительно расширялся индустриальный институт в г. Тюмени, который в том числе готовил кадры дорожных строителей. В 1966-1968 гг. профессорско-преподавательскому

---

[403] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 4.
[404] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 10.
[405] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 32. Л. 36.
[406] Дороги России: исторический аспект. М., 1996. С. 382-383.

составу было выделено 340 квартир из областного фонда. В 1966-1970 гг. число студентов в ТИИ увеличилось с 5919 до 9712 человек[407].

Интенсивное транспортное освоение потребовало повышения качества подготовки специалистов в профессионально-технических училищах Ханты-Мансийского автономного округа, где готовились кадры линейного состава дорожно-строительных предприятий. В 1970 г. Ханты-Мансийский окрисполком принял решение от 5 марта № 44 «О состоянии и мерах дальнейшего улучшения подготовки в профессионально-технических училищах округа»[408]. В решении отмечалось, что среди действующих ГПТУ № 17 (г. Сургут), ГПТУ № 10 (Ханты-Мансийск), ГПТУ № 18 (г. Урай), СПТУ № 8 (Ханты-Мансийск) недостаточно уделялось внимания вопросам комплектования контингентов учащихся. В профессионально-технических училищах подготовка велась на устаревшем оборудовании, которое уже не применялось в строительной индустрии. Особенно слабо был укомплектован преподавательский состав профтехучилищ. Так, из 25 преподавателей только 4 имели высшее образование, из 54 мастеров производственного обучения 18 человек не имели соответствующего образования[409].

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. стремительно увеличивались темпы строительства автодорог в районе Самотлорского нефтяного месторождения. В 1968 г. Главтюменнефтегаз планировал ввод в эксплуатацию месторождения. Транспортное освоение Самотлора было поручено нижневартовскому СУ-909, которое постепенно наращивало кадровый состав ИТР и рабочих на участках управления. Основным методом комплектования кадров в управлении являлось трудоустройство на месте и перевод из предприятий, подведомственных Главдорстрою. Так, например, в 1969 г. по численности работников в тресте

---

[407] Лагунов В.Я. Пути обеспечения нового нефтяного района страны инженерно-техническими кадрами в годы восьмой пятилетки // История Советской России: новые идеи, суждения. Тюмень, 1991. Ч. 2. С. 64-65.
[408] Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО). Ф. 1. Оп. 1. Д. 1012. Л. 4-8.
[409] ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1012. Л. 6-8.

«Тюменьдорстрой» нижневартовское СУ-909 превосходило в 2 раза сургутское СУ-904 и нефтеюганское СУ-905 – в 2,4 раза (приложение 22). В 1971 г. численность ИТР и рабочих в СУ-909 достигла 561 чел.

Кроме того, из СУ-909 выделился мегионский участок на базе которого было образовано СУ-920 в п. Мегион[410]. Пример организации и комплектования СУ-920 в целом показывает, что большинство первых руководителей прибывало переводом из других предприятий Минтрансстроя. При этом большая заслуга в воспитании руководящих работников в дорожно-строительных предприятиях Севера Западной Сибири принадлежала управляющему трестом Ю.В. Юшкову.

В апреле 1971 г. СУ-920 возглавил Г.В. Тулинцев, дорожный строитель, прибывший из г. Куйбышева. Но первый начальник мегионских дорожников был снят с должности из-за постоянных конфликтов с ИТР управления СУ-920 и некоторых разногласий с руководством треста. По рекомендации Ю.В. Юшкова в конце 1972 г. на должность начальника СУ-920 был назначен Ю.С. Ярошенко. Он был переведён из предприятия Главдорстроя, дирекции строительства автодорог в г. Ульяновске. Новый начальник управления зарекомендовал себя как руководитель ещё в тресте «Курскдорстрой». Поэтому Ю.В. Юшков доверил ему возведение поселка СУ-920 и строительство автодорог к нефтяным месторождениям в районе г. Мегион. Впоследствии, Ю.С. Ярошенко стал первым председателем Мегионского горисполкома[411]. Помимо того, управляющий трестом осуществлял тщательный подбор своих заместителей. Показательно, что на должность заместителя в 1971 г. был переведен в трест В.Г. Рябченюк, который до этого проявил себя с лучшей стороны на строительстве автодорог в Киргизии и Казахстане[412].

Тем не менее, работа с подбором и расстановкой кадров в тресте «Тюменьдорстрой» имела некоторые недостатки. Отдел кадров треста часто не проявлял должного внимания к воспитанию руководящих кадров второго

---

[410] СУ-920. 30 лет: Мегион. 1971-2001. Мегион, 2001. С. 4.
[411] Великопольский С.Д. Мегионский марафон. Тюмень, 2004. С. 247-248.
[412] Рябченюк Владимир Григорьевич: некролог // Тюменская правда. 2011. 25 февр. С. 16.

эшелона – главных инженеров строительных управлений и спецколонн. Минимально изучались деловые и моральные качества кандидатов, которые потом выдвигались на ответственные руководящие должности. Например, главный инженер СК-53 грубо обращался со своими подчиненными, что приводило к конфликтам в коллективе дорожных строителей из-за отсутствия конструктивного диалога. Поэтому в 1971 г. от работников спецколонны поступила жалоба с 52-мя подписями, которые требовали смещения главного инженера спецколонны[413].

В начале 1970-х гг. тресте «Тюменьдорстрой» был сформирован достаточный резерв ИТР для выдвижения на руководящие должности. На предприятии была снижена текучесть кадров до 17%. Этому способствовало улучшение жилищно-бытовых условий в общежитиях строительных управлений. Но всё-таки не был решен вопрос обеспечения жильём семейных работников, что являлось причиной оттока ИТР из треста в количестве 214 человек[414]. Однако не все работники справлялись с возложенными на них обязанностями. В 1971 г. с поста главного инженера в строительных подразделениях треста были сняты два человека.

Но в начале 1970-х гг. трест «Тюменьдорстрой» испытывал недостаток рабочих кадров по некотором дорожным специальностям. В 1972 г. не хватало 79 шофёров, 14 машинистов экскаватора, 10 машинистов бульдозера и 26 других специальностей. Для решения проблем с пополнением кадров наиболее востребованных дорожных специальностей в тресте был организован учебный пункт. В учебном пункте числился всего один человек – директор пункта. В пункте не имелось собственного помещения для подготовки рабочих, что не представляло возможности решить проблему с кадрами в краткосрочной перспективе. В этой связи, учебный пункт треста «Тюменьдорстрой» направлял

[413] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 1. Л. 91-92.
[414] Там же. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 27-28.

рабочих для подготовки в учебный комбинат г. Тюмени. В 1971-1972 гг. для треста было подготовлено 152 шофёра[415].

Отличительной чертой треста «Тюменьдорстрой» являлась активная работа по выдвижению молодых специалистов. В 1972 г. на вышестоящие должности было назначено 7 инженерно-технических работников[416]. Для координации работы молодых специалистов в тресте, а также в строительных подразделениях были организованы Советы молодых специалистов. Деятельностью советов руководили главные инженеры трестов и управлений. В годовых отчетах Главдорстрой отмечал продуктивную работу Совета молодых специалистов в тресте «Тюменьдорстрой», так как именно молодым специалистам принадлежала заслуга во внедрении технологии строительства автодорог на «плавающей насыпи»[417]. Среди молодых специалистов в тресте выделялся бригадир комсомольско-молодёжной бригады СУ-909 – В.Г. Лейтланд, который на строительстве автодорог Самотлорского месторождения энергично развивал и внедрял этот технологический процесс. Впоследствии он стал заместителем Министра транспортного строительства СССР[418].

Вместе с тем, в дорожно-строительных управлениях треста «Тюменьдорстрой» прослеживалась высокая текучесть и недостатки в комплектовании квалифицированными рабочими кадрами. В 1974 г. сменяемость рабочих кадров по тресту составляла 18%. Однако в 1975 г. она достигла 23%. Сложная ситуация с рабочими кадрами объяснялась расширением территории транспортного освоения. В 1975 г. в тресте «Тюменьдорстрой» было создано самое отдаленное строительное управление – СУ-934 в Надыме, где не имелось минимальных социально-бытовых условий[419]. Основными причинами текучести кадров треста являлся хронический недостаток жилья, детских дошкольных

[415] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 28.
[416] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 543. Л. 14.
[417] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 900. Л. 12.
[418] Так нам сердце велело...: Нижневартовскому комсомолу посвящается. Нижневартовск, 2014. С. 54.
[419] ГАСПИТО. Ф. 2697. Оп. 1. Д. 4. Л. 36-37.

учреждений, холодные автобусы при развозке дорожных строителей на отдаленные участки сооружения транспортных объектов[420].

С целью пополнения рабочими кадрами подразделений трест «Тюменьдорстрой» систематически делал объявления в местных и областных газетах. Результатами кампании общественного призыва становилось вливание новых кадров рабочих в коллектив дорожных строителей. За 1975 г. отдел кадров треста по общественному призыву набрал 678 механизаторов в строительные управления[421].

К концу IX пятилетки трест «Тюменьдорстрой» достиг качественного и количественного улучшения состава ИТР. Как видим из приложения 23, штат инженерно-технических работников треста непрерывно расширялся в связи с возрастанием строительства автодорог в нефтегазодобывающих районах. Если в 1971 г. штат аппарата треста составлял 460 единиц, то в 1975 г. возрос до 625. В первой половине 1970-х гг. укомплектованность кадрами ИТР в треста составляла в среднем 97%. По этой причине в тресте штат специалистов с высшим образованием в абсолютных показателях увеличился в 1,6 раза, со средним специальным – 1,5 раза. Особенную актуальность в кадровой политике Главдорстроя приобретало качественное улучшение кадрового состава автодорожных трестов. В 1971-1975 гг. в тресте «Тюменьдорстрой» произошло сокращение численности практиков с 67 до 52 человек, то есть с 14,6% до 8,3% от замещенных штатных единиц ИТР (приложение 23).

В середине 1970-х гг. Минтрансстрой принял решение о разделении треста «Тюменьдорстрой». В январе 1976 г. в результате передачи части строительных и транспортных управлений треста «Тюменьдорстрой» был организован трест «Нижневартовскдорстрой». Основу кадров нового треста составили трудовые коллективы СУ-909, СУ-917, СУ-920, СМП-553, АБ-95 и АБ-103[422]. Таким образом, наблюдалась традиция преемственности в формировании автодорожного

[420] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 3.
[421] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 249.
[422] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 139.

треста. Её выражением стало назначение управляющего трестом «Нижневартовскдорстрой» Б.Ф. Илясова. В 1970-1976 гг. он был главным инженером треста «Тюменьдорстрой»[423]. Следом за этой реорганизацией произошла смена руководства в тресте «Тюменьдорстрой». Прежний руководитель предприятия Ю.В. Юшков был переведен в трест «Белдорстрой» на должность управляющего[424]. В связи с этим, новым управляющим уже в трест «Тюменьдорстрой» был назначен В.Г. Рябченюк, который вложил весь профессиональный опыт и огромные организаторские способности в создание и расширение сети автодорог Севера Западной Сибири[425].

В 1975 г. трест «Тюменьдорстрой» до его разделения на два треста был полностью укомплектован ИТР на 97,6%. Между тем, часть кадрового состава ИТР треста «Тюменьдорстрой» перешла в новый трест «Нижневартовскдорстрой». Поэтому в 1976 г. «Нижневартовскдорстрой» и его аппарат управления не был до конца укомплектован: имелось 34 вакансии. Обеспеченность кадрами ИТР составляла на тот момент 88,7%. Вместе с тем, в трест активно прибывали молодые специалисты из учебных заведений. Но ведущей формой комплектования трудовыми ресурсами в тресте являлся все-таки вольный найм, а также перевод из организаций Главдорстроя. В 1976 г. в период формирования Нижневартовского треста по вольному найму было принято 58 чел., из других организаций Главдорстроя – 32, из учебных заведений – 19. Стоит учитывать, что молодые специалисты покидали автодорожный трест вследствие отдаленности объектов строительства, отсутствия благоустроенного жилья и мест в детских дошкольных учреждениях[426].

Для сокращения текучести кадров в тресте «Нижневартовскдорстрой» была организована комиссия по закреплению кадров. В первую очередь комиссия контролировала строительство ведомственных благоустроенных домов, детских садов и капитальных общежитий. В её функции входило проведение

[423] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 40. Л. 112.
[424] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 140.
[425] Рябченюк Владимир Григорьевич: некролог // Тюменская правда. 2011. 25 февр. С. 16.
[426] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 7-8.

систематической работы по созданию условий для повышения технического уровня знаний и навыков ИТР треста. Работники треста направлялись комиссией в ВУЗы и на курсы повышения квалификации[427].

Комплектование рабочих в трест «Нижневартовскдорстрой» проводилось также посредством объявлений в газетах. Так, в 1977 г. трест принял 3460 рабочих. Основная масса рабочих поступала по вольному найму – 2777 чел. Другими формами пополнения кадров был перевод из других организаций Главдорстроя – 491 чел., набор по общественному призыву – 156, студенческие строительные отряды – 18. При этом в тресте отмечалось постепенное закрепление кадров в строительных управлениях. Так, уже в 1977 г. текучесть рабочих кадров в подразделениях треста «Нижневартовскдорстрой» сократилась до 11,2% против показателей 1976 г. – 13,2%[428]. Но в тресте «Тюменьдорстрой» была гораздо выше текучесть рабочих кадров: в 1976 г. – 17,3%, в 1977 г. – 16,6%[429].

Данные о текучести кадров показывают, что поступившие рабочие в большинстве своём увольнялись с дорожно-строительных подразделений, не проработав и трех лет, согласно трудовому договору. Период адаптации рабочих на предприятиях увеличивался в связи с повышением уровня образования в стране. Поэтому перед руководством дорожно-строительных предприятий вставала задача выработки обоснованной системы мер по закреплению молодых кадров в трудовых коллективах. Положительную роль в ее решении призван был играть институт наставничества. Основная идея организации движения наставничества заключалась в создании наиболее благоприятных условий преемственности не только профессиональных, но и трудовых, нравственных традиций старших поколений дорожных строителей.

Движение наставничества было также широко распространено в нефтедобывающих, строительных и транспортных организациях нефтегазового

---

[427] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 9-11.
[428] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 37. Л. 17.
[429] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 160.

комплекса. В конце 1970-х гг. непростые обязанности наставника по Ханты-Мансийскому и Ямало-Ненецкому округам выполняли более 9 тыс. передовиков производства. Под их руководством работало 6 тыс. молодых рабочих[430].

В организациях Главзапсибдорстроя Минтрансстроя СССР активно внедрялись институты наставничества, которые способствовали снижению текучести рабочих кадров и их закреплении в дорожно-строительных организациях Севера. Так, в 1978 г. в Главке насчитывалось 800 наставников. Они помогали молодым рабочим в совершенстве овладевать производственными навыками, что содействовало росту профессионального мастерства. В этом плане был интересен опыт наставников в АБ-95 треста «Нижневартовскдорстрой». В организациях треста работало 67 наставников – опытных кадровых рабочих. Каждый наставник и молодой рабочий в автобазе треста брали на себя взаимные обязательства, выполнение которых систематически проверялось[431]. Наставники АБ-95 руководствовались принципами взаимного уважения подшефного и в тоже время были требовательны к молодым рабочим, учили по принципу «делай, как я». Всего в тресте движением наставничества было охвачено 211 молодых рабочих[432].

Одновременно с ними, в подразделениях треста «Тюменьдорстрой» действовало 53 наставника, которые активно проводили подготовку молодых рабочих. Ими были в тресте уважаемые и авторитетные работники с высокими моральными качествами. Лучшими наставниками в тресте являлись – слесарь сургутского СУ-904 Н.М. Мироненко, токарь нефтеюганской автобазы № 93 М.Ф. Соловьев, шофер автобазы № 93 П.И. Бутенко[433].

В конечном итоге в тресте «Тюменьдорстрой» снизилась текучесть рабочих кадров, которая стала ниже, чем по Главзапсибдорстрою – 14,9%. А в целом по

---

[430] Пашков Н.М. Социалистическое соревнование в коллективах нефтегазовой промышленности Западной Сибири: опыт и пути совершенствования // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С. 118.
[431] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2541. Л. 19-20.
[432] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 81. Л. 24-26.
[433] Егорличенко Н.Н. Наставничеству – постоянное внимание // Автомобильные дороги. 1976. № 8. С. 32.

главку текучесть кадров находилась на уровне – 16,9%. Особенно интересны показатели текучести кадров по тресту «Нижневартовскдорстрой», который в 1979 г. допустил её возрастание до 19,1% (в 1978 г. – 15%)[434]. Есть все основания полагать, что институт наставничества в автодорожных трестах не вполне обеспечивал закрепление молодых кадров на местах.

Данные приложения 24 показывают, что трест «Нижневартовскдорстрой» за вторую половину 1970-х гг. вырос более чем в 2,4 раза по численности, тем временем трест «Тюменьдорстрой» всего в 1,5 раза. Это объяснялось тем, что от треста «Тюменьдорстрой» отделялись строительные управления и на их базе создавалась новые предприятия, как это произошло в случае с образованием треста «Нижневартовскдорстрой». В 1976-1980 гг. в Нижневартовском тресте было создано три строительных управления, тогда как в тресте «Тюменьдорстрой» два управления.

Организация новых подразделений на Севере Тюменской области и необходимость их комплектования кадрами потребовали от трестов усиления подготовки квалифицированных специалистов непосредственно на предприятии. Ещё в начале своей деятельности «Нижневартовскдорстрой» не имел учебного пункта из-за отсутствия помещения. Подготовка новых рабочих кадров велась индивидуальным и бригадным способом. В 1976 г. на рабочих местах без отрыва от производства под руководством мастеров и бригадиров повысили свою квалификацию 52 работника. В рабочих школах изучались методы поточного ускоренного ремонта дорожной техники и сварочные работы высокого качества[435]. Кроме того, в трестах действовали школы экономических знаний. Всего в учебном пункте треста обучалось 319 дорожных строителей. Одновременно с этим в тресте «Тюменьдорстрой» занималось экономическим образованием 1013 человек[436]. В целом по трестам обучалось 1343 работника. Сравнимое количество слушателей имелось в добывающих предприятиях

[434] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3041. Л. 22.
[435] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 23.
[436] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 27.

Главтюменнефтегаза, где была создана такая же широкая сеть экономического образования. В середине 1970-х гг. только в НГДУ «Правдинскнефть», «Нижневартовскнефть» и «Сургутнефть» экономической учебой было охвачено 1243 человека[437].

Более комплексную подготовку дорожные строители проходили в технических школах Главдорстроя. В 1976 г. для треста «Нижневартовскдорстрой» с отрывом от производства в Калининской и Куйбышевской технических школах было подготовлено 32 человека по следующим специальностям: машинисты экскаватора, автоскрепера, автогрейдера и автокрана[438]. Повышение квалификации прошли также 24 машиниста бульдозера «Катерпиллер», которых готовили на Ковровском экскаваторном заводе. Всего по тресту было подготовлено 201 чел. по различным техническим специальностям[439]. В целом, по сравнению с нижневартовскими дорожными строителями в тресте «Тюменьдорстрой» было подготовлено 524 новых рабочих в учебном пункте. Учебный пункт треста «Тюменьдорстрой» повысили квалификацию 440 чел., в том числе ИТР и служащих – 134 чел. по техническим специальностям[440].

Другой серьёзной задачей дорожно-строительных трестов являлось дальнейшее развитие и качественное улучшение состава ИТР. Особенно велико стало количество практиков в тресте «Тюменьдорстрой». Так, в 1976 г. в подведомственных предприятиях Главзапсибдорстроя, из 274 практиков 47 (31%) работали на основных производственных должностях в тресте «Тюменьдорстрой», преимущественно на должностях инженеров, мастеров и участковых механиков. В 1978 г. их численность возросла до 92 человек[441].

---

[437] Карпов В.П. Экономическая подготовка в трудовых коллективах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С. 87.
[438] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 21.
[439] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 81. Л. 31-32.
[440] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 100.
[441] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2541. Л. 4.

По имеющимся данным, трест «Нижневартовскдорстрой» значительно лучше укомплектовывался кадрами ИТР. Из приложения 25 видно, что в 1976 г. трест был укомплектован на 88,7 %, то в 1977-1980 гг. в среднем на 95-96%, то есть отмечалась максимальная замещенность вакансий по штату треста. В 1976-1980 гг. доля работников с высшим образованием в абсолютных показателях увеличилась в 2,6 раза, со средним специальным – в 2,3 раза. Во многом этому способствовало то, что часть специалистов были переведены из треста «Тюменьдорстрой». Другим важным фактором повышения численности специалистов с высшим образованием являлось поступление первых выпускников кафедры автомобильных дорог Тюменского инженерно-строительного института (1971-1976). Особенно примечательно, что в тресте «Нижневартовскдорстрой» была низка доля практиков на строительстве автодорог. Любопытно, что в 1976-1980 гг. в процентном соотношении доля работников без образования сократилась с 10,5% до 4,3%. Численность специалистов с высшим образованием медленно, но возрастала: с 38% до 43%. Штатный состав ИТР треста всё же составляли сотрудники со средним специальным образованием. Их численность по тресту возросла с 51,5% до 52,7%.

В конце 1970-х гг. изменился качественный состав аппарата управления треста «Нижневартовскдорстрой». В 1979 г. на должности управляющего трестом Б.Ф. Илясова сменил Л.С. Фельдман, который был переведен из треста «Пермдорстрой» Главзапсибдорстроя[442]. В 1979 г. Б.Ф. Илясов был переведён из Минтрансстроя в Миннефтепром, где возглавил дорожно-ремонтный трест в производственном объединении «Нижневартовскнефтегаз»[443].

В то время в тресте «Тюменьдорстрой» отмечалась тенденция снижения укомплектованностью ИТР в управлениях. В 1977 г. в тресте были замещены должности по штату ИТР на 90% (приложение 26). Эта тенденция наблюдалась до конца 1970-х гг. В 1980 г. в тресте возросла обеспеченность кадрами ИТР на 4% и составила 94%. В 1977-1979 гг. изменилось соотношение качественных

[442] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2051. Л. 24; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 257.
[443] Герои Самотлора. Б. м., 2015. С. 214.

показателей в образовательном уровне треста, где отмечался рост ИТР с высшим техническим образованием с 29,9% до 32,7%. Однако, в 1980 г. штатный состав ИТР с высшим образованием сократился до 31,5%. Это объясняется тем, что из треста «Тюменьдорстрой» были переданы строительные управления СУ-904 и СУ-943 в новое предприятие автодорожного строительства «Сургутдорстрой»[444]. Эта реорганизация, несомненно, оказала влияние на уменьшение ИТР с высшим образованием.

Крупной проблемой предприятий автодорожного строительства являлся уход ИТР по собственному желанию. В 1980 г. в годовом отчёте о работе с кадрами Главзапсибдорстрой отмечал, что ИТР в дорожно-строительных трестах на Севере Западной Сибири продолжали уезжать из-за отсутствия жилья и детских дошкольных учреждений. Наибольшее количество выбывших в 1980 г. по собственному желанию отмечалось в трестах «Нижневартовскдорстрой» - 47 чел., «Тюменьдорстрой» - 30[445].

Недостаток рабочих кадров и ИТР в северных трестах решался посредством приема студентов ВУЗов на практику в автодорожные предприятия. Во второй половине 1970-х гг. в Нижневартовском тресте на производственную практику приезжали студенты автомобильно-дорожных, политехнических институтов, а также из техникумов транспортного строительства. Учащиеся проходили практику на местах, согласно заключенных договоров (рабочими, мастерами, дублерами механика). Часть студентов, побывав в дорожно-строительных предприятиях, после окончания учебы возвращались в те строительные подразделения, которые их заинтересовали. Как мы видим из приложения 27, основная масса студентов-практикантов в трест «Нижневартовскдорстрой» прибывала из Омского техникума транспортного строительства. На втором месте находился Тульский механический техникум транспортного строительства. Наименьшее количество прибывало из Свердловского техникума транспортного строительства. Среди высших учебных заведений на первом месте по

[444] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 26.
[445] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3472. Л. 9.

поступлению студентов на практику выделяется ТюмИСИ (г. Тюмень), на втором месте – СибАДИ (г. Омск), на третьем – ХАДИ (г. Харьков). Особенно выделялись выпускники СибАДИ по своим техническим знаниям и навыкам. В 1980 г. на вышестоящие должности в тресте «Нижневартовскдорстрой» было назначено 4 выпускника СибАДИ, прибывших после окончания института[446]. Таким образом, в начале 1980-х гг. трест «Нижневартовскдорстрой» по качественному составу ИТР и по квалифицированным рабочим являлся наиболее укомплектованным предприятием. В тресте сформировалась кадровая основа для форсирования автодорожного строительства в районах нефтедобычи.

Именно поэтому в 1980 г. на базе треста «Нижневартовскдорстрой» создавалось крупное дорожно-строительное объединение. Приказом Минтрансстроя от 4 декабря 1980 г. в г. Нижневартовске было образовано объединение «Запсибдорстрой», которому поручалось автодорожное строительство на Севере Западной Сибири и координация строительных подразделений союзных республик. В его состав вошли «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой»[447]. В конце декабря 1980 г. был организован трест «Сургутдорстрой»[448]. Итак, в начале 1980 г. Минтрансстрою и его Главзапсибдорстрою требовалось укомплектовать кадрами, вновь созданное объединение и новый трест автодорожного строительства в г. Сургуте.

По воспоминаниям А.И. Каспарова (в 1980 г. заместитель начальника Главзапсибдорстроя, курировал автодорожное строительство в Западной Сибири), он сам предложил свою кандидатуру министру транспортного строительства И.Д. Соснову в качестве начальника строительно-монтажного объединения[449]. В результате А.И. Каспаров был утвержден начальником объединения. Главным инженером объединения был назначен В.М. Абрамов, переведенный из треста «Каздорстрой»[450]. Кроме того, в начале 1980-х гг. из треста «Тюменьдорстрой»

---

[446] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 198. Л. 19.
[447] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3346. Л. 298.
[448] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 39.
[449] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 86.
[450] Там же. С. 87.

были переведены в объединение «Запсибдорстрой» А.Г. Лоц и В.С. Майданов. Первый стал заместителем начальника объединения по механизации и транспорту, второй – заместителем начальника по материально-техническому снабжению. Самое важное направление – должность заместителя начальника объединения по строительству автодорог и аэродромов А.И. Каспаров доверил В.К. Абдрашитову, специалисту, переведенному из треста «Уфимдорстрой»[451]. Таким образом, в 1981 г. была сформирована номенклатура ПСМО «Запсибдорстрой».

Кроме того, объединению «Запсибдорстрой» требовалось сформировать аппарат управления треста «Сургутдорстрой», подобрать кандидатуру управляющего трестом и его заместителей. Важное значение в пополнении руководящих кадров дорожных строителей имел перевод из других организаций Главзапсибдорстроя. А.И. Каспаров вспоминал, что перспективы крупномасштабных работ по строительству автодорог в Западной Сибири, обрисованные перед руководителями 25 дорожно-строительных трестов Главзапсибдорстроя не дали результатов в поиске кандидатур управляющих трестов. Многие были напуганы невероятными масштабами предстоящих темпов автодорожного строительства, а другие, переболевшие романтикой, боялись поездки «за туманом и запахом тайги»[452].

Однако всё же в кадровом резерве Главзапсибдорстроя имелись кандидатуры на выдвижение управляющими трестов из ряда заместителей тех же организаций. В январе 1981 г. управляющим треста «Сургутдорстрой» был назначен Анатолий Анисимович Горячев[453]. В марте 1981 г. к нему на должность заместителя управляющего был переведен Юрий Петрович Вячин. Они оба являлись выходцами из треста «Камдорстрой», где до этого осуществляли строительство автодорог на Камском автомобильном заводе («КамАЗ») в

[451] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 2. Л. 110-111; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3041. Л. 28.
[452] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 85-86.
[453] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 2а. Л. 38.

Набережных Челнах Татарской АССР[454]. Таким образом, Главзапсибдорстрой переводил выросших и окрепших руководителей на те предприятия, где не хватало опытных организаторов автодорожного строительства. Тем самым, в начале 1980-х гг. Главзапсибдорстрой и объединение «Запсибдорстрой» сформировали команду руководителей нового автодорожного треста.

Тем не менее, дорожно-строительные предприятия не были полностью укомплектованы инженерно-техническими работниками. Из приложения 28 видно, что в 1981 г. наименее укомплектованным в кадровом отношении являлся трест «Сургутдорстрой» – 82,2% (83 вакансии), «Тюменьдорстрой» – 93,6% (36 вакансий). Наиболее обеспечен кадрами был Нижневартовскдорстрой – 97,4% (14 вакансий). Из 1622 должностей ИТР в объединении «Запсибдорстрой» было замещено всего 1482 должности. Из имеющихся работников в объединении «Запсибдорстрой» уровень образования был следующим: 39,4% с высшим образованием, 49,3 – среднее специальное, 11,3 – практики. Большая нехватка ИТР в основном была связана с отсутствием жилья[455].

В 1981 г. объединение «Запсибдорстрой» не выполнило план ввода автодорог в эксплуатацию. В качестве одной из главных причин объединение указывало на недостаток рабочих кадров. Комплектование кадров рабочих происходило испробованными методами, которые применялись ранее в трестах «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой». По объединению основной формой пополнения рабочих кадров был прием по вольному найму – 5855 человек, а также перевод из организаций из Главзапсибдорстроя – 618 человек. Незначительное количество рабочих пополнялось за счет студентов-практикантов – 67 человек. Последнее место в формах комплектования кадров дорожных строителей занимал организационный набор – 39 человек по объединению «Запсибдорстрой»[456].

---

[454] Шишкина Н.А. Нет дороге окончанья... (30 лет тресту «Камдорстрой»). Б. м. 2000. С. 54-56.
[455] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 139.
[456] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 140.

Немало усилий приложило руководство Минтрансстроя и Главзапсибдорстроя для формирования управленческого аппарата в тресте «Надымдорстрой». Этот трест был создан в I квартале 1982 г. для выполнения возросших объёмов работ по строительству автодорог на газоконденсатных месторождениях Тюменской области. Он также был включен в состав объединения «Запсибдорстрой»[457]. Управляющим трестом «Надымдорстрой» был назначен Владимир Алексеевич Борисов. Этот «генерал дорожного строительства», как его называли коллеги, был «пришельцем» на Севере, так как ранее управлял трестом «Камдорстрой». Собственно, его коллеги по цеху А.А. Горячев и В.П. Вячин уже весьма успешно трудились в тресте «Сургутдорстрой». В апреле 1982 г. он прибыл на Крайний Север в г. Надым[458]. Заметно холодно отнеслись к новому управляющему работники треста «Надымдорстрой», считая его «пришельцем» в организации. По воспоминаниям дорожных строителей, новый управляющий трестом часто делал перестановки механизмов на строительстве трасс, менял схему организации работ на дорожно-строительных участках, чем изначально противопоставил себя окружающим его начальникам строительных управлений и участков[459].

Руководство объединения «Запсибдорстрой» не предавало значения недостаткам управления в отдельных трестах и конфликтным ситуациям в коллективах дорожных строителей, что несомненно оказывало влияние на темпы строительства. Впрочем, включительно до 1983 г. трест «Надымдорстрой» план строительства автодорог собственными силами не выполнял[460]. Однако строительные управления трест были отлично укомплектованы рабочими кадрами на 111,9%. В тоже время трест «Тюменьдорстрой» был наиболее обеспечен кадрами – на 114,6%; «Нижневартовскдорстрой» - на 93%[461]. Поэтому в 1983 г. ввод автодорог с твердым покрытием по трестам объединения «Запсибдорстрой»

---

[457] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 4266. Л. 83.
[458] Шишкина Н.А. Нет дороге окончанья... (30 лет тресту «Камдорстрой»). Б. м. 2000. С. 111.
[459] Там же. С. 132.
[460] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 117.
[461] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 143-144.

составил 776 км[462]. Тем не менее, областное руководство постоянно требовало от объединения «Запсибдорстрой» усилить темпы строительства автодорог до 900 км ежегодно. Для новых масштабов автодорожного строительства были необходимы квалифицированные рабочие кадры.

В начале 1980-х гг. подготовка, переподготовка и обучение вторым профессиям рабочих выполнялась в учебных пунктах трестов и технических школах Главзапсибдорстроя. Так, в 1983 г. трест «Сургутдорстрой» подготовил 376 рабочих. Из них было подготовлено новых рабочих – 211 человек, переподготовлено – 109, обучено вторым профессиям – 56. Большинство рабочих обучалось в учебном пункте треста «Сургутдорстрой» – 258 человек[463].

Сургутские дорожные строители в основном обучались и повышали квалификацию в Куйбышевской, Калининской, Иркутской, Новосибирской и Целиноградской технических школах. В этих школах готовились машинисты трактора, бульдозера, экскаватора, автогрейдера, укладчика асфальтобетона, водители категории «С». Иркутская техническая школа специализировалась на подготовке машинистов бульдозера «Камацу», водителей автомашин «Магирус», слесарей по ремонту импортных бульдозеров и обслуживанию электрооборудования импортных автомобилей, а Новосибирская техническая школа – водителей автомашин «Татра». Всего, за 1983 г. в технических школах главка прошли подготовку 77 человек от треста «Сургутдорстрой»[464].

Если для треста «Сургутдорстрой» была характерна обширная география технических школ подготовки рабочих кадров, то трест «Нижневартовскдорстрой» готовил кадры преимущественно в Куйбышевской, Калининской, Елецкой технических школах. Большую роль в подготовке кадров дорожных строителей на Севере Западной Сибири по-прежнему играл учебный пункт треста «Нижневартовскдорстрой». В начале 1980-х гг. учебный пункт

[462] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 104.
[463] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 42-43.
[464] Там же. Д. 87. Л. 44-45.

готовил водителей категории «С», машинистов котельных установок и стропальщиков[465].

С целью снижения текучести рабочих кадров в автодорожных трестах объединения «Запсибдорстрой» расширялась работа по наставничеству среди молодых рабочих. Движение наставничества являлось составной частью многостороннего процесса, направленного на трудовое и нравственное воспитание молодёжи. В начале 1980-х гг. в каждом строительном подразделении создавались Советы наставников, которыми руководили ветераны производства. К примеру, в тресте «Сургутдорстрой» получили распространение слеты наставников треста под девизом «Прораб, мастер, бригадир, кадровый рабочий – наставник молодёжи». Движением наставничества в тресте было охвачено 285 человек или 57% рабочих до 30 лет[466].

Однако главным направлением формирования кадров в автодорожных трестах оставалось обеспечение устойчивости коллектива. В связи с постоянными реорганизациями, в строительных подразделениях снижалась укомплектованность рабочими кадрами. В 1984 г. из треста «Сургутдорстрой» были выделены СУ-952, МК-186 и АБ-107 в прямое подчинение ПСМО «Запсибдорстрой». Кроме того, в «Уренгойдорстрой» было передано СУ-962[467]. Поэтому тресту приходилось постоянное увеличивать прием новых кадров и ускоренно формировать штатный состав дорожных строителей.

Основными формами пополнения кадров в тресте «Сургутдорстрой» являлись прием на месте и перевод из других организаций. С 1981 по 1983 гг. прием на месте возрос до 92%. В 1984 г. резко увеличился перевод из других организаций с 7% до 40,4%, который был связан с приёмом работников из СУ-905 и СУ-926, переведенных из треста «Тюменьдорстрой». В целом, по автодорожному тресту медленно возрастал прием выпускников из ГПТУ. Вместе

[465] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 253. Л. 31-32; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 47.
[466] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 37-38.
[467] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 165.

с тем, в 1981-1984 гг. в «Сургутдорстрой» неуклонно сокращал оргнабор, по которому в предприятие прибывали демобилизованные солдаты (приложение 29).

В целом, к середине 1980-х гг. в объединении «Запсибдорстрой» преобладающими формами комплектования являлись прием на месте и перевод из других организаций Минтрансстроя. В 1986 г. общий удельный вес этих форм комплектования в объединении составлял 90,8%. На втором находились сезонные рабочие – 3,4% и работники, прибывшие по вызову предприятия – 3,9%. Меньше процента приходилось на ГПТУ, оргнабор и общественный призыв в комплектовании дорожных строителей. Сравнительно небольшую когорту будущих специалистов-дорожников составляли студенты-практиканты – 1%[468].

В тресте «Сургутдорстрой» отмечались аналогичные тенденции в комплектовании рабочих кадров. В 1986-1989 гг. в тресте преобладал прием рабочих по вольному найму, который доходил до 83,1% в год (приложение 30). Второе место по форме комплектования занимал перевод из организаций Главзапсибдорстроя. В 1988 г. существенно возрос перевод работников из главка с 11% до 26%, что было связано с передачей Мехколонн № 108, 139 в трест «Сургутдорстрой» из упраздненного треста «Запсибдорстроймеханизация»[469]. Третье место по комплектованию рабочих треста до 1987 г. занимал перевод из других организаций. В 1988-1989 гг. на четвертом месте прочно закрепились студенты-практиканты. Последнее место разделили выпускники ГПТУ. Любопытно, что во второй половине 1980-х гг. в тресте «Сургутдорстрой» перестали прибывать рабочие по оргнабору.

Вместе с тем вновь прибывающие кадры часто не имели производственной квалификации, особенно из числа работников, принятых по вольному найму (прием на месте предприятием). Такая ситуация являлась неблагоприятной в силу того, что прибывающие рабочие с низкой квалификацией составляли основную часть новых кадров и от их профессионально-технической подготовки во многом обуславливалось качество, построенных автодорог. Поэтому перед

[468] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 116.
[469] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 2а. Л. 3.

администрацией трестов и объединения «Запсибдорстрой» стояла задача добиться повышения квалификации рабочих, так как именно они осуществляли главную работу по непосредственному сооружению земляного полотна и железобетонного покрытия автодорог. В 1987 г. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» направило на подготовку и повышение квалификации более 2 тыс. рабочих[470]. В 1988 г. из числа рабочих прошли курсы повышения квалификации и переподготовку 2,3 тыс. чел из подразделений автодорожных трестов[471].

Организационная работа по повышению квалификации ИТР проводилась Главным управлением кадров и учебных заведений Минтрансстроя. Обучение также проходило в научных учреждениях Минтрансстроя, в том числе в Институте повышения квалификации, «СоюздорНИИ». В эти институты направлялся основной руководящий состав дорожно-строительных предприятий. В 1987 г. в учебных заведениях министерства прошли курсы повышения квалификации 242 руководителя объединения «Запсибдорстрой»; в 1988 – 350; в 1989 – 270[472].

Помимо того, в Институте повышения квалификации Минтрансстроя СССР регулярно проводились занятия групп резерва по специальной программе с двухмесячным сроком обучения для заместителей управляющих трестом, главных механиков, главных инженеров. Эти курсы проходили работники, находящиеся в кадровом резерве управления дорожно-строительных предприятий и выдвигавшиеся на вышестоящие должности. В 1985-1990 гг. в Минтрансстрое было подготовлено 483 работника, 153 из которых впоследствии назначены на более высокие должности[473]. В 1988-1989 г. только из треста «Сургутдорстрой»

---

[470] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 300.
[471] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 87.
[472] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 239; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 87; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 47.
[473] Сбитнев В.И. Кадры и социальная политика на транспортных стройках // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. М., 2004. Т. 1. С. 158.

прошли обучение в Институте повышения квалификации 38 руководящих работников и специалистов[474].

В целом, обеспеченность кадрами автодорожных трестов на Севере Западной Сибири характеризует численный и качественный состав объединения «Запсибдорстрой». Имеющиеся данные в приложении 31 показывают, что до конца 1980-х гг. в дорожно-строительном объединении постоянно возрастал штатный состав ИТР и рабочих. Так, с 1981 по 1985 гг. их численность в абсолютных показателях увеличилась соответственно в 1,7 и 1,5 раза. Это происходило на фоне роста объёмов строительно-монтажных работ по объединению, а также в связи с организацией новых предприятий.

Только в 1984-1985 гг. было создано три треста: «Уренгойдорстрой» (1984), «Запсибдорстроймеханизация» (1985) и Стрежевойдорстрой (1985). В 1984 г. были дополнительно организованы строительные управления №№ 881, 892, 896; механизированные колонны №№ 187, 188; автобазы №№ 110, 111. В результате в объединении функционировало 22 строительных управления, 7 строительно-монтажных трестов, 9 мехколонн, 12 автобаз и УПТК[475]. В 1985 г. в составе объединения было созданы ещё 2 строительно-монтажных поезда и 4 мехколонны были передислоцированы с БАМа[476].

В 1981-1987 гг. отмечалась нестабильная численность младшего обслуживающего персонала (МОП) дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой». Однако делопроизводственная документация предприятия не отражает причины сокращения этой категории. По всей видимости, МОП был включен в состав прочих работников. В 1988 г. произошло первое сокращение численности рабочих кадров, связанное с ликвидацией треста «Запсибдорстроймеханизация» и снижением капиталовложений в автодорожное строительство[477]. Данные показывают, что с 1988 по 1990 гг. численность рабочих объединения «Запсибдорстрой» стала неуклонно сокращаться: в 1988 г. – на 172

[474] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 239. Л. 30-31; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 263. Л. 28-29.
[475] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 165.
[476] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 171.
[477] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 58.

чел., 1989 – на 2142, 1990 – на 1504, в 1991 – на 558 (приложение 31). В этот период с дорожного объединения стали уходить инженерно-технические работники. В 1988-1991 гг. их численность сократилась на 767 чел. Если в 1981-1985 гг. численность служащих в объединении «Запсибдорстрой» увеличилась в 1,6 раза, то в 1985-1990 гг. уменьшилась в 6,2 раза. Вместе с тем, общая численность дорожных строителей в 1988-1991 сократилась в 1,5 раза, то есть вернулась к изначальной численности, которая отмечалась при формировании объединения «Запсибдорстрой». Впоследствии А.И. Каспаров вспоминал, что в начале 1990-х гг. численность работников сократилась в два раза. Кроме того, постепенно были отозваны посланцы союзных республик, которые работали на субподряде у объединения, что «ещё более увеличило бреши в наших рядах»[478].

Таким образом, в 1960–1980-е гг. в дорожно-строительных предприятиях Севера Западной Сибири сформировался весьма эффективный кадровый потенциал. За время транспортного освоения было укомплектовано 10 дорожно-строительных трестов, которые обеспечили форсированные темпы автодорожного строительства. Преобладающей формой комплектования руководителей трестов дорожных строителей оказался перевод из организаций Минтрансстроя СССР. В 1960–1970-е гг. пополнение кадров рабочих автодорожных предприятий выполнялось путем приема их на месте и перевода из организаций Главдорстроя. Кроме того, недостающие кадры строителей восполнялись из студенческих строительных отрядов, сезонными рабочими, которые использовались в качестве вспомогательной рабочей силы. Подготовка кадров дорожных строителей велась в основном в технических школах Минтрансстроя. Одновременно с этим, рабочие проходили повышение квалификации и переподготовку в учебных пунктах дорожно-строительных предприятий. В исследуемый период инженерно-технические работники повышали свою квалификацию в институтах, подведомственных Минтрансстрою. С целью закрепления кадров в дорожно-

[478] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 104.

строительных организациях развивался институт наставничества, который получил всемерную поддержку администрации трестов.

Постепенно был создан кадровый состав инженерно-технических работников, который претерпел значительные изменения. Если во второй половине 1960-х – середине 1970-х гг. автодорожные тресты испытывали нехватку ИТР, то в конце 1970-х гг. предприятия стабильно обеспечивались квалифицированными кадрами. Однако в целом, очень медленно снижалась текучесть ИТР и рабочих кадров вследствие неудовлетворительных социально-бытовых условий. Вопрос повышения квалификации и переподготовки кадров частично был решен с помощью учебных пунктов, организованных в автодорожных трестах, а также на базе технических школ Минтрансстроя СССР.

В первой половине 1980-х гг. было создано объединение «Запсибдорстрой» и 7 дорожно-строительных трестов, которые в кратчайшие сроки были укомплектованы опытными организаторами автодорожного строительства в результате их перевода из подведомственных организаций Минтрансстроя. Однако в начале своей деятельности большинство автодорожных трестов были слабо обеспечены линейными работниками (прорабы, дорожные мастера) и рабочими кадрами. Недостаток кадров перекрывался за счет общественного призыва и организационного набора. Основной формой комплектования рабочих кадров на предприятиях являлся прием на месте, а также перевод из организаций Минтрансстроя. Существенную роль в пополнении кадров дорожных строителей сыграли сезонные рабочие, прежде всего, студенческие строительные отряды и студенты-практиканты.

2.3. Социально-бытовые условия дорожных строителей

История повседневности, которая получила развитие в трудах российских историков последних десятилетий не могла ни стать предметом исследований сибирских историков. Как отмечал основоположник истории повседневности Фернана Броделя структуры истории повседневности включают в себя изучение

предметов быта человека, пищи, жилища, орудий труда, денежных средств[479]. Выявление этих особенностей повседневного существования позволили ему показать историю «снизу», дать голос «маленькому человеку». В этом контексте мы выстраиваем развитие социально-бытовых условий дорожных строителей в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири.

Транспортная инфраструктура Западно-Сибирского нефтегазового комплекса создавалась в максимально сложных природно-климатических условиях. Дорожным строителям приходилось преодолевать все тяготы сооружения автодорог в северных условиях. К этому добавлялась отдаленность транспортных объектов от городов, посёлков, отсутствие баз материально-технического обеспечения. В силу этих особенностей дорожные строители вели походную жизнь, что было сопряжено с отсутствием необходимых социально-бытовых условий. Историки В.П. Карпов, Н.Ю. Гаврилова отмечают, что бытовая неустроенность эхом прошла через всю советскую историю и долго звучала в Сибири. Неустроенность жизни и быта являлись постоянными «спутниками героизма» первопроходцев на Тюменском Севере[480].

Развитие социально-бытовой инфраструктуры являлось одной из самых проблемных сфер создаваемого нефтегазового комплекса Западной Сибири. Для социальной инфраструктуры в районах нового промышленного освоения было характерно её хроническое отставание от темпов промышленного строительства, что осложняло комплектование кадрами трудовых коллективов и их закрепление в северных районах Западной Сибири[481]. Формирование жилищного фонда, создание комфортных условий работы и быта дорожных строителей являлось первостепенной задачей руководства Тюменской области и Минтрансстроя СССР.

---

[479] Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 1. Структуры повседневности: возможное и невозможное. М., 2007. С. 1-2.

[480] Карпов В.П., Н.Ю. Гаврилова. От макро- к микроистории: смещение приоритетов в изучении процесса индустриализации Тюменского Севера // Человек в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера: материалы всерос. науч. конф. Тюмень, 2010. С. 8.

[481] Карпов В.П., Колева Г.Ю., Гаврилова Н.Ю., Комгорт М.В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. С. 345.

С открытия нефти и газа в северных районах Тюменской области и последующей эксплуатации месторождений в 1964 г. дорожным строителям пришлось в кратчайшие сроки создавать производственную базу и строить временное жильё. В феврале 1965 г. первые дорожно-строительные организации СУ-904 в Сургуте и СУ-905 в Урае приступили к производственной деятельности. Организационный этап в строительных управлениях сопровождался немалыми трудностями, прежде всего, социально-бытовыми. Отсутствие жилья и бытовая неустроенность в местах их дислокации отрицательно отражались на хозяйственной деятельности дорожно-строительных управлений[482].

Перебазирование СУ-904 из Челябинской области в Тюмень, а потом транспортировка оборудования и временного жилья проводилась по зимнику в Сургут. Грузовые автомобили и тракторы тянули жилые вагончики на санях[483]. Большинство проблем повседневной жизни дорожных строителей решались в СУ-904 и СУ-905 в рабочем порядке. Посёлок дорожных строителей СУ-904 начал хаотично формироваться в районе современной улицы Дзержинского и получил название Таратыновка, по имени одного из руководителей НПУ «Сургутнефть» - Бориса Николаевича Таратынова[484].

Тем не менее, временного жилья для всех строителей автодорог не хватало. К лету 1965 г. большинство рабочих СУ-904 жили в палатках, а позднее уже стали обустраиваться в балках и вагончиках. На страницах газеты «К победе коммунизма» сообщалось, что «на западной окраине Сургута, сразу за поселком нефтяников, вырос небольшой палаточный городок. Около него несколько новеньких самосвалов, мощные тракторы. Здесь расположилось недавно прибывшее дорожно-строительное управление № 904»[485]. В середине 1960-х гг. в СУ-904 поступали сборные 16-квартирные и двухквартирные дома, которые собирал и вводил в эксплуатацию прорабский участок управления[486].

---

[482]АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 135; ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-6.
[483] Дороги перережут тайгу // К победе коммунизма. 1965. 23 апреля.
[484] Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015. С. 119.
[485] Побегут по тайге дороги // К победе коммунизма. 1965. 9 июня.
[486] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 139.

Ведомственная разобщенность в жилищном строительстве отразилась и на транспортных строителях. Минтрансстрой и его дорожно-строительные организации с начала «дорожной эпопеи» стали осуществлять строительство собственного жилья и социально значимых объектов. Заработавший с 1 января 1966 г. трест «Тюменьдорстрой» в системе Главдорстроя Минтрансстроя СССР, начал предпринимать меры по развитию собственной социальной-бытовой инфраструктуры[487].

В 1966 г. из централизованных источников финансирования трест «Тюменьдорстрой» осуществил строительство 3-х восьмиквартирных домов в Нижневартовске для СУ-909. Жилые дома ввели в эксплуатацию с временными отделочными работами без водопроводной и канализационной сетей, так как они отсутствовали на территории Нижневартовска[488]. Заместитель начальника объединения «Запсибдорстрой» В.Г. Лейтланд вспоминал, что «начинать все приходилось буквально на пустом месте – на сотни километров вокруг ни жилья, ни дорог. Первыми домами нынешнего Нижневартовска были два бревенчатых балка, в которых жили и работали дорожники»[489]. К 1968 г. дорожные строители СУ-909 построили два восьмиквартирных дома. Помимо того, отремонтировали несколько шестнадцатиквартирных домов[490]. Впрочем, как и другие предприятия, СУ-909 обустраивалось на новом месте собственными силами, сооружая жилые дома для работников управления.

В 1966 г. дорожные строители сургутского СУ-904 построили 35 домов на 98 квартир, 17 балков и общежитие на 20 мест[491]. Однако назвать это жильё благоустроенным было довольно трудно. В них отсутствовал водопровод, канализация и отопление. Вместе с тем жилья все равно катастрофически не хватало. Эта проблема продолжала оставаться самой острой для прибывающих

---

[487] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14.
[488] Там же. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 81.
[489] Автомобильные дороги. 1986. № 2. С. 2.
[490] Терентьева Н.В. Повседневность и быт строителей дорог на Самотлорском нефтегазовом месторождении (конец 1960-х–1970-е гг.) // Российская нефть: история и современность. Курган, 2016. С. 290.
[491] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 11. Л. 65.

рабочих. В решении проблем жилищного строительства принимали активное участие окружные власти. В июле 1968 г. сургутское СУ-904 получило разрешение от Ханты-Мансийского окрисполкома на строительство временного посёлка дорожный строителей в г. Сургуте. Ему было выделено 1,9 га земли в городской черте Сургута[492].

В годовом отчёте за 1968 г. руководство треста «Тюменьдорстрой» отмечало, что «текучесть инженерно-технических и рабочих кадров происходила ввиду неудовлетворительных жилищных условий в хозяйствах треста»[493]. В подразделениях треста также имелся передвижной фонд жилья – 102 вагон-дома, сборно-щитовых – 4. В этом жилье проживало 100 семей дорожных строителей[494]. Однако сборно-щитовые дома не соответствовали северным условиям. Имевшиеся в распоряжении дорожных строителей дома являлись проектами 20-30-летней давности, которые были совершенно не приспособлены к северным условиям. Вследствие этого конструкции домов приходили в негодность из-за частой передислокации.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 января 1968 г. «О мерах по обеспечению капитального строительства кадрами» устанавливало порядок первоочередного опережающего строительства бытовых корпусов и лечебно-профилактических учреждений в целях временного их использования строителями[495]. В апреле 1968 г. на Слёте молодых специалистов по развитию производительных сил Сибири и Дальнего Востока в г. Москве, в котором принимали участие партийные, комсомольские работники и хозяйственные руководители Тюменской области, была поднята проблема социально-бытового обеспечения рабочих на транспортных стройках. На очередном заседании участников слета выступил заместитель председателя Совета Министров СССР

---

[492] ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 945. Л. 156.
[493] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 121.
[494] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 14.
[495] Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 января 1968 г. «О мерах по обеспечению капитального строительства кадрами» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=44126#033000682784156476 (дата обращения 19.04.2018 г.).

И.Т. Новиков. В своей речи он подчеркивал, что многие хозяйственные руководители отодвинули вопросы обеспечения транспортных строителей на второй план. Руководству Минтрансстроя СССР рекомендовалось повысить уровень социально-бытового обеспечения рабочих на строительстве автодорог нефтяных и газовых месторождений Тюменской области[496].

Во многом осложняло жилищно-бытовые проблемы постоянная передислокация дорожно-строительных подразделений. Это затрудняло улучшение обеспечения дорожных строителей. Так, например, в сентябре 1968 г. управление СУ-905 было перебазировано из Урая в Нефтеюганск[497]. В связи с этим, созданную в 1965-1968 гг. в период освоения Шаимского месторождения, производственную базу и построенное жильё пришлось оставить в Урае. Поэтому дорожным строителям СУ-905 в Нефтеюганске приходилось практически всё начинать с нуля, за исключением строительных участков, которые работали под началом СУ-904 и позднее были переданы в СУ-905[498].

В ещё более тяжёлых условиях находились обслуживающие подразделения треста «Тюменьдорстрой». В 1969 г. автобаза № 92, дислоцировавшаяся в Сургуте, перестала выполнять плановые показатели коэффициента использования грузовых автомобилей. Одной из основных причин руководство автобазы называло неудовлетворительные социально-бытовые условия водительского состава[499].

А.Г. Лоц, являвшийся начальником АБ-92 в 1969-1971 гг. вспоминал, что невыносимые условия жизни разлагали трудовую дисциплину в коллективе: «пьянки, драки, невыход на работу… В общежитие зайдешь: специфический запаха алкоголя, табачного дыма и так называемого «чифира». Везде горы

---

[496] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2705. Л. 76.
[497] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 63а. Л. 6.
[498] Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска. Ф. 23. Оп. 1. Д. 4. Л. 81.
[499] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 259.

окурков и бумаги, разбросанная вонючая спецодежда и обувь. Люди потеряли всякую веру в возможность нормально работать и жить»[500].

Руководство строительных управлений и автобаз приложило все усилия для того, чтобы навести порядок в общежитиях дорожных строителей. Для этого в общежития направлялись работники партийных и профсоюзных комитетов, которые организовали постоянное дежурство. Впоследствии это привело к некоторому улучшению общественного порядка в общежитиях и обеспечило своевременный выход на работу. Тем не менее, общая атмосфера в ведомственных поселках была напряженной. В 1968 г. Сургутский горисполком отмечал, что участковые райотдела милиции редко бывали на своих участках, недостаточно изучали проживающих в поселках. Поэтому в Сургуте прослеживался значительный рост уголовной преступности[501].

Интенсивное промышленное и хозяйственное освоение региона потребовало значительного увеличения темпов развития торговли и общественного питания. Однако эти вопросы в нефтедобывающих районах Среднего Приобья решались медленно. В конце 1960-х гг. в микрорайонах Сургута отмечались перебои в снабжении магазинов основными продуктами питания. На прилавках магазинов не было хлеба, масла и молока. Срывался ввод в эксплуатацию объектов общественного питания. Например, в 1968 г. трест «Сургутгазстрой» не обеспечил строительство городской столовой на 150 мест[502]. Поэтому дорожные строители Сургута в обеспечении горячей пищей могли надеяться только на котловой пункт, который функционировал в СУ-904. В общежитии управления работал единственный буфет, который не мог обеспечить в полной мере дорожных строителей горячими питанием[503].

---

[500] Лоц А.Г. За весну я «оставил» там две пары ботинок // Сибирское богатство. 2009. №3. С. 46.
[501] АОАГС. Ф. 3. Оп. 1. Д. 27. Л. 10.
[502] Прищепа А.И. Страницы истории повседневности сургутских нефтяников // Российская нефть: история и современность: сб. ст. всерос. науч. конф. с межд. уч. Курган, 2016. С. 268-270.
[503] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 57. Л. 98.

Существенную проблему представляло содержание временных посёлков дорожных строителей, так как в них слабо соблюдался санитарный режим. В конечном итоге, это приводило к повышению заболеваемости жителей посёлка. В 1970 г. местный комитет профсоюза СУ-904 выявил на территории поселения не засыпанные санузлы возле общежития и домов строительного управления. К тому же возле прачечной СУ-904 был обнаружен завал древесных отходов и различного мусора. Начальник СУ-904 Н.П. Фоменко приказом по управлению объявил строгий выговор коменданту общежития СУ-904, а заместителю начальника было поручено пересмотреть штат вахтеров-уборщиц[504]. В октябре 1971 г. медленное строительство канализационной и водоочистной систем в микрорайоне строителей г. Сургута привело к вспышке эпидемии паратифа «Б». В результате им переболело 106 человек[505].

К началу 1970-х гг. в строительных управлениях треста «Тюменьдорстрой» функционировало 3 медпункта, 6 столовых и котловых пунктов, 3 клуба, 9 красных уголков, 7 магазинов, 2 детских сада, 4 бани, 3 прачечных, 3 спортплощадки[506]. Существенно улучшились жилищные условия в некоторых управлениях. В 1971 г. в сургутском СУ-904 имелось 4 новых общежития на 172 места, 36 жилых домов на 159 квартир, общей площадью 3398 м². Помимо того, в общежитиях СУ-904 появились журналы, книги и телевизор. В пояснительной записке к годовому отчету строительного управления отмечалось, что «в вагончиках и временных сооружениях работники СУ-904 не проживают»[507].

Вместе с тем, ряд строительных подразделений испытывали острую нехватку жилья. В 1971 г. в СУ-909 количество жилой площади составляло 8375 кв. м. Однако жилой площади было крайне недостаточно. Отмечалась скученность и переполненность комнат общежитий. Если в 1970 г. численность дорожных строителей СУ-909 составляла 390 чел., то уже 1971 г. она возросла до 561 чел., что создавало серьёзные трудности в своевременном обеспечении

---

[504] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 44. Л. 82-83.
[505] Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015. С. 222-223.
[506] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 109-110.
[507] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 69. Л. 79.

жильем работников управления[508]. Кроме того, дорожные строители СУ-909 неудовлетворительно обеспечивались продовольственными товарами. Для улучшения питания работников СУ-909 на трассах организовывались пункты котлового питания[509]. Такая необустроенная повседневная жизнь дорожных строителей и отсутствие жилья приводили к тому, что работники строительных управлений треста «Тюменьдорстрой» увольнялись по собственному желанию. В 1971 г. из 2670 рабочих, уволенных по тресту, 450 человек ушли по причине отсутствия жилья[510].

По этой причине начальникам строительных управлений приходилось не только выполнять производственные задания, но и решать социально-бытовые вопросы, которые остро стояли в строительных управлениях. В 1971 г. в Мегионе было организовано СУ-920, которое осуществляло подрядные работы для НГДУ «Мегионнефть»[511]. По инициативе руководства СУ-920 началось строительство собственного ведомственного посёлка. В начале 1970-х гг. мегионское СУ-920 под руководством Ю.С. Ярошенко собственными силами осуществило строительство и ввело в эксплуатацию брусчатые двухквартирные дома для рабочих общей площадью 5,2 тыс. кв. метров, общежитие на 50 мест, магазин, столовую-кафе «Дорожник», здравпункт, почту, спортзал, контору с автономной телефонной связью и детский сад на 140 мест с бассейном[512].

Однако в некоторых строительных управлениях рабочие практически не были обеспечены жильём. В 1972 г. в нефтеюганском СУ-905 имелось всего одно общежитие и несколько домов для инженерно-технических работников. Общежития и дома не имели водопровода. Вода завозилась 2 раза в день. Новые работники управления преимущественно селились в вагончиках[513]. В начале 1970-х гг. на Севере Тюменской области в балках и вагончиках проживало 16 тыс.

---

[508] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 31-32.
[509] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180в. Л. 89-90.
[510] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 28.
[511] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 185.
[512] Великопольский С.Д. Мегионский марафон. Тюмень, 2004. С. 249.
[513] Отдел по делам архивов департамента по делам администрации Нефтеюганска. Ф. 23. Оп. 1. Д. 16. Л. 56-57.

семей строителей. Жилой фонд аварийного жилья составлял 85 тыс. м². Около 50-60% жилья строилось и вводилось в эксплуатацию с опозданием, как правило, в конце года[514].

Медленное обеспечение жильем дорожных строителей и его нехватка в ряде строительных управлений привело к тому, что трест «Тюменьдорстрой» стал создавать свои собственные организации по строительству жилья. В апреле 1972 г. в тресте был организован СМП-553, которому поручалось строительство жилья и объектов социально-культурного назначения в Нижневартовске, Сургуте, Нефтеюганске и Мегионе. Уже в 1973 г. СМП-553 в Нижневартовске начало строить первый капитальный дом на 129 квартир[515]. На заседании парткома треста «Тюменьдорстрой» указывалось, что особо остро стояли жилищные проблемы в г. Надыме, где местные органы власти запретили тресту строить временное жилье и не отводили площади под строительство домов. Земельные участки выделялись исключительно под капитальное жильё[516].

Руководство автодорожного треста и строительных подразделений предпринимали меры по развитию социокультурного обеспечения дорожных строителей. В нижневартовском СУ-909 работал собственный клуб «Юбилейный» на 150 мест, в котором располагалась библиотека с книжным фондом на 8 тыс. экземпляров. В клубе демонстрировались художественные фильмы. Для развития художественной самодеятельности был приобретен эстрадный оркестр[517]. В строительных управлениях треста читались лекции по вопросам экономики, международного положения и сооружению автодорог в северных условиях. Например, сургутское СУ-904 организовывало коллективные посещения кинотеатра[518].

---

[514] Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Тюмень, 2002. С. 108-109.
[515] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 3. Л. 41.
[516] Там же. Д. 3. Л. 42.
[517] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 33.
[518] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 69. Л. 79.

Вместе с тем, руководство треста «Тюменьдорстрой» уделяло много внимания организации общественного питания. В 1975 г. в каждом из 8 строительных управлений треста были построены столовые, продовольственные магазины и организованы котловые пункты. Тресту удалось решить проблему нехватки продуктов питания в магазинах строительных подразделений. Этот вопрос был решен через отделы рабочего снабжения нефтяников и управление рабочего снабжения (УРС) «Тюменьстройпуть»[519]. Такое непростое решение этой проблемы связывалось с тем, что при создании УРСа в составе управления «Тюменьстройпуть» ответственные работники Минтрансстроя СССР забыли оговорить его обязанности по обеспечению продуктами питания и предметами первой необходимости не только строителей железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут, но и всех остальных организаций Минтрансстроя в Тюменской области. Эта бюрократическая оплошность в министерстве доставляла немало проблем дорожным строителям. Но после ряда обращений треста «Тюменьдорстрой» в 1975 г., заместитель Министра транспортного строительства подписал распоряжение, которое поручало УРСу обеспечение автодорожных трестов[520].

Если проблемы снабжения товарами и услугами относительно быстро решались трестом или Минтрансстроем, то создание благоприятных условий труда в строительных и транспортных подразделениях треста решались медленно. В некоторых ремонтных мастерских треста не имелось системы вентиляции воздуха. В 1975 г. в ремонтных мастерских АБ-100 отсутствовали система вентиляции и туалет. Аналогичные проблемы требовалось решить в ремонтной мастерской нижневартовского СУ-909[521].

В середине 1970-х гг. в тресте оставалось напряженное положение по обеспечению дорожных строителей жильём. В декабре 1975 г. на открытом партийном собрании треста «Тюменьдорстрой» поднимались проблемы жилищно-бытовых условий. Председатель постройкома треста отмечал, что в

[519] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 250.
[520] Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 208.
[521] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 2-3.

Нефтеюганске было необходимо построить детский сад, баню и улучшить жилищные условия АБ-93 в Нефтеюганске. Отсутствие жилья и детских дошкольных учреждений увеличивали текучесть рабочих кадров в тресте. По сравнению с 1974 г. в тресте «Тюменьдорстрой» она увеличилась с 18 до 23% из-за медленного сооружения жилья собственными строительными организациями[522]. За всё время существования СМП-553 ввело только два капитальных дома в Мегионе и Нижневартовске[523].

В 1976 г. после передачи СМП-553 из треста «Тюменьдорстрой» в состав треста «Нижневартовскдорстрой» прекратились работы по строительству 60-квартирного дома в г. Сургуте и 30-квартирного дома в г. Нефтеюганске. СМП-553 был переориентирован на строительство жилья в Нижневартовском районе. Руководству СУ-904 и СУ-905 было предложено вести строительство своими подразделениями. В связи с этим, трест «Тюменьдорстрой» запланировал создание собственного СМП с целью усиления сооружения жилых домов на Севере Западной Сибири[524].

Недостаток жилья в северных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» частично решался за счет строительства так называемых «бамовских» домов. В 1976 г. трест распределил между строительными управлениями 26 домов сборного типа. Большинство домов были отправлены на Север: СУ-926 – 3 дома, СУ-904 – 4 дома, СУ-905 – 1 дом и наибольшее количество ушло в Надымское СУ-934 – 12 домов. Остальные распределялись между Тобольским СУ-931 – 2 дома и Тюменским СУ-932 – 3 дома[525].

По данным М.И. Ташлыковой, положение в строительстве домов усугубляли частые технологические нарушения, которые снижали качество строительно-монтажных работ на Севере Западной Сибири. Объекты принимались государственной комиссией с недоделками и нарушениями техники

---

[522] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 3.
[523] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 23.
[524] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 74.
[525] Там же. Д. 6. Л. 75.

безопасности и санитарных норм[526]. Например, в 1976 г. из-за отсутствия контроля со стороны заказчика и подрядчика отмечалось низкое качество сооружаемых жилых домов для дорожных строителей треста «Тюменьдорстрой»[527].

Одной из причин текучести кадров в тресте «Нижневартовскдорстрой» являлось отсутствие благоустроенного жилья и детских дошкольных учреждений. В 1976 г. по этой причине из треста уволилось 11 дипломированных специалистов[528]. Данные приложения 32 показывают, что в хозяйствах треста медленно возводились жилые дома в капитальном исполнении. Так, в 1977-1978 гг. в тресте увеличилась площадь капитального жилья с 18 тыс. кв. м до 21 тыс. кв. м. Однако в 1979 г. последовало сокращение площади из-за перевода части жилья во временное. За 1977-1979 гг. площадь временного жилья по тресту возросла в 1,4 раза. Некоторые строительные подразделения не имели вовсе капитального жилья. В 1979 г. когалымское СУ-951 и ноябрьское СУ-952 имели только временное жилье (вагончики, «бамовские» дома).

В конце 1970-х гг. из-за постоянного роста объёмов строительства автодорог по тресту «Нижневартовскдорстрой» и увеличением численности рабочих возникали трудности с их закреплением на местах. Не хватало строительных мощностей СМП-553 для усиления строительства жилья и детских садов. Кроме того, это предприятие было задействовано на строительстве производственных баз треста, что не позволяло сконцентрировать усилия на главной задаче – возведении жилых домов. Поэтому потребность в жилье в автодорожных организациях постоянно росла[529]. Следует отметить, что создание благоприятных социально-бытовых условий способствовало закреплению дорожных кадров на местах. В 1978 г. мамонтовское СУ-926 построило детский

---

[526] Ташлыкова М.И. Развитие материально-технической базы учреждений культуры г. Сургута (1965–1985) // Очерки истории Сургута. Сургут, 2002. С. 178.
[527] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 76.
[528] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 8.
[529] Тимофеев В. Насущные проблемы дорожно-строительного треста // Автомобильные дороги. 1978. № 6. С. 32.

сад на 50 мест, что позволило разместить детей работников управления. В г. Сургуте для СУ-904 была введена столовая на 60 мест[530].

Летом 1978 г. тяжелая ситуация с жилищным вопросом сложилась в уренгойском СУ-942. Вновь образованное управление по разрешению СУ-934 спешно перевозило из Надыма в Уренгой свободные вагончики, чтобы обустроить хотя бы временное жилье. Впоследствии основным видом жилья в СУ-942 стали одноэтажные «бамовские» дома. В кратчайшие сроки была построена столовая на пятьдесят мест[531]. В конце 1978 г. руководство треста смогло получить проектно-сметную документацию на 75-квартирный капитальный дом в п. Уренгой. Его строительство финансировалось по лимитам Мингазпрома СССР[532]. Следствием бытового дискомфорта и отсутствия жилья являлась повышенная текучесть кадров. В 1980 г. уренгойское СУ-942 треста «Тюменьдорстрой» срывало планы по строительству автодорог из-за высокой текучести кадров, нарушений трудовой дисциплины[533].

Наконец, пытаясь снизить напряжение в дорожно-строительных управлениях и повысить заинтересованность рабочих в качественном сооружении автодорог, трест «Тюменьдорстрой» в практике привлечения кадров использовал некоторые льготы и гарантии для поощрения передовиков производства, которым предоставлялись путевки в санатории и дома отдыха. В конце 1970-х гг. трест направлял передовиков производства и ветеранов труда на отдых и лечение в санаторий-профилакторий г. Анапы[534].

С начала 1980-х гг. забота о дальнейшем социальном развитии дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири стала главной задачей объединения «Запсибдорстрой». Соединение сил дорожных строителей в одних руках позволило сконцентрировать ресурсы для развития жилищного

---

[530] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 99.
[531] Князева С. С. Дороги, ставшие судьбой... Новый Уренгой, 2007. С. 24, 31.
[532] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 8. Л. 73.
[533] ГАСПИТО. Ф. 3299. Оп. 1. Д. 1. Л. 51-53.
[534] Лебедченко В. И. Дорожный санаторий-профилакторий на Черном море // Автомобильные дороги. 1977. № 11. С. 29.

строительства и сооружения социально значимых объектов. Дорожно-строительные тресты, входившие в объединение, интенсивно наращивали ввод жилой площади в эксплуатацию. Поэтому ситуация с обеспечением жильем стала меняться в лучшую сторону. В 1981 г. строительно-монтажное объединение «Запсибдорстрой» сдало в эксплуатацию более 7 тыс. кв. м. полезной жилой площади[535]. К 1982 г. – 16,5 тыс. кв. м. жилья[536].

Значительная удаленность сооружаемых автодорог от прежних районов транспортного освоения потребовало от автодорожных организаций строительства временных посёлков. В начале 1980-х гг. строительные управления треста «Нижневартовскдорстрой» вели сооружение автодороги на Аганское месторождение. Поэтому на 1981-1982 гг. для освоения отдаленных месторождений объединение «Запсибдорстрой» поручило СУ-920 строительство временного жилого посёлка в районе перехода через р. Аган. Для этого планировалось создание необходимых культурно-бытовых условий с целью комфортного проживания дорожных строителей. Проектирование временного поселка для строителей СУ-920 осуществляло проектно-конструкторское бюро треста «Нижневартовскдорстрой»[537].

Администрация автодорожных трестов также делала все возможное по улучшению жилищных условий дорожных строителей. По воспоминаниям бывшего начальника СУ-905 треста «Сургутдорстрой» А.Н. Ксенофонтова, транспортных строителей считали временными людьми в регионе, поэтому, «чтобы не привязывать людей к капитальному жилью, его просто не строили»[538]. Но партийно-правительственное постановление от 20 марта 1980 г. разрешило включать в проекты межпромысловых автодорог до 15 процентов «времянки» и за счёт неё в дорожно-строительных подразделениях стали строить, в исключительных случаях, и капитальное жильё. Это позволило дорожным

---

[535] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 111.
[536] Там же. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 37.
[537] Там же. Д. 2. Л. 31.
[538] Ксенофонтов А.Н. Преодолевая трудности и невзгоды // Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С. 57.

строителям включать в каждый проект межпромысловой автодороги сооружение одного капитального дома. В связи с этим в 1980-е гг. СУ-905 в г. Нефтеюганске построило 8-ми и 35-ти квартирные вставки к домам и 143-квартирный дом. Помимо того, дорожные строители СУ-926 ввели в эксплуатацию 80-квартирный дом в Пыть-Яхе[539]. Поэтому в 1983 г. строительные управления треста «Сургутдорстрой» построили и получили 12 тыс. кв. м. капитального и временного жилья[540]. Эти данные подтверждаются тем, что на середину 1980-х гг. в Сургуте приходится наиболее интенсивный ввод жилья, который составил в 1985 г. – 2399 тыс. кв. метров[541].

При сравнении темпов строительства жилья в автодорожных трестах, можно отметить то, что в тресте «Тюменьдорстрой» они были ниже, чем в Сургутском тресте: в 1982 г. – введено 4 тыс. кв. м. жилья[542], 1984 г. – 4,1 тыс. кв. м. полезной жилой площади[543]. В целом, к 1984 г. отмечался рост строительства жилых домов в объединении «Запсибдорстрой», который составлял более 12 тыс. кв. м. жилой площади[544]. Вместе с тем, в 1981-1985 гг. основной объём жилищного строительства был сосредоточен в организациях Главтюменнефтегаза и Главтюменгазпрома. По данным статистики, нефтегазодобывающие предприятия получили до 5,6 млн кв. м. общей площади жилых домов. Поэтому к 1980-м гг. доля жилого фонда в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах в сравнении с югом области выросла до 68,8%[545].

В середине 1980-х гг. в трестах и строительных подразделениях объединения «Запсибдорстрой» продолжалась разработка мероприятий по вопросу укрепления трудовой дисциплины. Среди мер, направленных на сокращение текучести кадров можно выделить повышение уровня санитарно-

---

[539] Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее... С. 57.
[540] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 26.
[541] Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015. С. 161.
[542] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 16. Л. 30.
[543] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 373. Л. 114.
[544] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 166.
[545] Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Тюмень, 2002. С. 115.

бытовых условий труда. Аппарат управления объединения «Запсибдорстрой» предпринимал попытки создать на всех участках строительных управлений оптимальные условия для работы. Для этого устанавливались бытовки на время строительства автодорог. Рабочие обеспечивались аптечками и спецодеждой[546]. В 1984 г. на строительство и расширение санитарно-бытовых помещений в объединении «Запсибдорстрой» было израсходовано 96 тыс. руб., что дало возможность улучшить условия труда 568 дорожных строителей[547]. Бывший начальник объединения «Запсибдорстрой» А.И. Каспаров вспоминал о том, что заставил построить бани на всех участках сооружения автодорог, осознав их значение для повседневной жизни. «И не дай бог мне было узнать, - вспоминал начальник объединения, - что туда вхоже лишь местное начальство: такого пара задавал - ни в одной бане лучше не прогреются»[548]. Подтверждают слова А.И. Каспарова архивные документы. В 1984 г. в строительных управлениях треста «Нижневартовскдорстрой» работало 9 временных бань и 1 капитальная баня[549].

Организация бытового обслуживания дорожных строителей осуществлялась предприятиями Министерства бытового обслуживания РСФСР. В начале 80-х гг. с целью улучшения его работы в районах нового промышленного освоения была осуществлена организационная перестройка этой отрасли. Комбинаты бытового обслуживания были преобразованы в производственные управления, созданы производственные объединения. Дальнейшее совершенствование и развитие системы бытового обслуживания были определено решениями Министерства бытового обслуживания РСФСР и руководства Тюменской области. Это позволило в XI пятилетке направить на строительство предприятий бытового обслуживания 12,9 млн рублей, что составляло 2,7% от жилищно-гражданского строительства[550]. Кроме того, в сер. 1980-х гг. руководство Тюменской области

---

[546] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 26.
[547] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 145.
[548] Каспаров А.И. Дорога длинною в жизнь. М., 2008. С. 90.
[549] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 290. Л. 32.
[550] Карпов В.П., Колева Г.Ю., Гаврилова Н.Ю., Комгорт М.В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. Тюмень, 2011. С. 339.

планировало приблизить услуги бытового обслуживания к месту работы. Для выполнения этой задачи были «выделены катера типа «Ярославец», где организовывались комплексные приемные пункты. Сеть приемных пунктов служб быта создавались на нефтепромыслах и в цехах по добыче нефти в Нижневартовске, Сургуте. Эта сеть получила развитие в вахтовых посёлках»[551].

Вместе с тем, формирование бытового обслуживания в вахтовых посёлках способствовало облегчению проживания дорожных строителей. Так, в 1985 г. по тресту «Сургутдорстрой» числилось только 2 вагон-прачечные. Стационарные прачечных автодорожный трест не имел[552]. Тем временем, строительные управления треста «Нижневартовскдорстрой» имели 3 стационарные прачечные и 2 передвижные вагон-прачечные[553].

К середине 1980-х гг. общее развитие социально-бытовой инфраструктуры в трестах автодорожного строительства достигло солидного уровня. Например, в тресте «Нижневартовскдорстрой» в конце 1985 г. функционировало 3 стационарных столовых, 4 вагон-столовых, 5 библиотек, 1 буфет, 9 продовольственных и промтоварных магазинов, 2 спорткомплекса, 1 музыкальная школа, 4 детских сада[554]. По совершенствованию социально-бытовых объектов с этим предприятием мог сравниться трест «Тюменьдорстрой», в котором на тот момент работало 4 столовые, 4 библиотеки, 4 магазина[555]. Но большинство социально-бытовых объектов находилось в приспособленных помещениях, что осложняло создание оптимальных условий для получения бытовых услуг и культурного обеспечения дорожных строителей.

При этом стоит учитывать, что среди основных причин текучести кадров рабочих являлось отсутствие достаточного количества жилья, мест и прописки в общежитиях. Нехватка мест в детских дошкольных учреждениях приводила к повышенной сменяемости инженерно-технических работников. В 1984-1985 гг.

---

[551] Карпов В.П., Колева Г.Ю., Гаврилова Н.Ю., Комгорт М.В. Указ. соч. С. 340.
[552] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 87. Л. 34.
[553] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 302. Л. 27.
[554] Там же. Д. 302. Л. 26-27.
[555] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 428. Л. 114.

были созданы тресты «Уренгойдорстрой» и трест по механизации земляных работ «Запсибдорстроймеханизация» в г. Ноябрьске. Эти обстоятельства требовали усиления строительства жилых домов, детских садов и санитарно-бытовых объектов. Однако в 1986 г. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» ввело в эксплуатацию 88% жилья от запланированных объёмов, в 1987 г. – 83%[556].

Не менее значительную роль наряду с жилищным обеспечением в жизни дорожных строителей сыграла организация общественного питания. Ко второй половине 1980-х гг. в трестах автодорожного строительства было создано значительное число столовых и буфетов, которые предоставляли услуги общественного питания. Специфика труда в предприятиях газодобывающей промышленности Ямала, которая была связана с отдаленностью месторождений от городских поселений и строительством газопроводов, диктовало применение нестационарных форм обслуживания. Широкое распространение в строительных и добывающих предприятиях получили вагон-столовые и вагон-магазины[557].

Поэтому в некоторых автодорожных трестах Крайнего Севера, где затягивалось строительство капитальных столовых преимущественно использовались передвижные столовые. Это зачастую приводило к неудовлетворительной организации питания дорожных строителей. Так, в 1985 г. в СУ-934 треста «Надымдорстрой» наблюдались перебои с питанием на трассе, некачественное приготовление пищи в вахтовом посёлке, что являлось предметом острой критики администрации треста на отчетно-выборном партийном собрании[558]. Тем не менее, в городской черте Надыма у СУ-934 была стационарная столовая, о которой, по воспоминаниям главного инженера управления И.Д. Марманова, положительно отзывались не только посторонние посетители столовой, но и сами дорожники[559].

В Среднем Приобье отмечалась более ответственная работа по организации общественного питания. В 1988 г. в тресте «Сургутдорстрой» действовало 4

---

[556] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285.
[557] История Ямала. Екатеринбург, 2010. Т. 2. Кн. 2. С. 131.
[558] ГАСПИТО. Ф. 2697. Оп. 1. Д. 9. Л. 4.
[559] Марманов И.Д. Северные были. Екатеринбург, 2002. С. 81.

столовые, 2 буфета и 11 пунктов котлового питания[560]. Одновременно с этим культура обслуживания в этих организациях общественного питания находилась в целом в удовлетворительном состоянии. Бывший начальник сургутской Мехколонны № 108 В.А. Бец в своих мемуарах отмечал, что «отрадно вспомнить нашу линейную столовую. Уж очень добросовестно работали в ней девчата-повара, подстать нашим мужикам на отсыпке земляного полотна!»[561].

Для того чтобы обеспечить столовые автодорожных трестов свежими продуктами питания и сократить дефицит ряда мясных изделий требовалось создать собственное подсобное хозяйство. В 1986 г. с целью развития и создания подсобных сельских хозяйств и производства в них сельскохозяйственной продукции в составе объединения «Запсибдорстрой» был организован совхоз «Дорожник» в п. Красный Яр Тюменской области[562]. С одобрения Минтрансстроя и Тюменского обкома началось создание этого подсобного хозяйства и соответствующих объектов. Руководил его строительством заместитель начальника объединения по материально-техническому снабжению В.С. Майданов. Сооружение объектов поселка поручалось СУ-970 треста «Уренгойдорстрой»[563]. К строительству подсобного хозяйства привлекались все автодорожные тресты объединения «Запсибдорстрой». Но самый большой объём работ по вводу объектов поселка выполняли тресты «Тюменьдорстрой» (управляющий К.Ф. Ковальский) и «Уренгойдорстрой» (В.И. Ситников). В конце 1980-х гг. в совхозе «Дорожник» были построена школа, детский сад, подъезды к фермам и посёлку, общежитие. В совхозе также был отстроен и оснащен оборудованием экспериментальный мясокомплекс[564]. К 1988 г. в совхозе трудилось 112 человек. Таким образом, к концу 1980-х гг. совхоз «Дорожник»

---

[560] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 239. Л. 18-19.
[561] Бец В.А. Дороги – это наше будущее, и наше настоящее // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень, 2004. С.101.
[562] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 25.
[563] Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 215-223.
[564] Там же. С. 235.

превратился в полноценное предприятие, производящее сельскохозяйственную продукцию для автодорожных трестов.

Необходимо подчеркнуть, что развитие социально-бытовой инфраструктуры в автодорожной отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса постоянно контролировалось руководством Тюменской области и окружными властями. По воспоминаниям дорожных строителей, в 1980-е гг. в решении социально-бытовых проблем принимали активное участие заместители министра транспортного строительства С.С. Мелконов, В.В. Алексеев, а также начальник Главзапсибдорстроя Ю.Ф. Чередников. «Чтобы там сегодня ни говорили о той эпохе, - вспоминал А.И. Каспаров, - быт и «социалка» всегда были в ряду приоритетов»[565].

Итак, можно констатировать, что в дорожно-строительных предприятиях на Севере Западной Сибири была осуществлена огромная работа по улучшению и повышению уровня социально-бытового обеспечения. В 1960-1970-е гг. дорожные строители проживали преимущественно во временном жилье, «бамовских домах» и вагон-домах. На начальном этапе нефтегазового освоения строители автодорог столкнулись с проблемами отсутствия детских дошкольных учреждений, культурных учреждений и служб бытого обслуживания. При этом хозяйственные руководители дорожно-строительных ведомств не уделяли внимания улучшению социально-бытовых условий жизни прибывающих специалистов.

В начале 1980-х гг. усиленное строительство социально-бытовой инфраструктуры на предприятиях автодорожного строительства позволило снизить напряженность в трудовых коллективах дорожных строителей. В автодорожных трестах Среднего Приобья возросло количество капитального жилья. Однако вновь осваиваемые районы не располагали развитой инфраструктурой. Особенно на территории Ямала, где дорожные строители в основном проживали во временных деревянных домах и вагон-домах. Кроме того,

---

[565] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 91.

система общественного питания в дорожно-строительных трестах Ямала неудовлетворительно обеспечивала строителей горячим питанием. Слабое развитие в автодорожных предприятиях получили службы бытового обслуживания, которые были представлены в основном передвижными банями и вагон-прачечными. Существенное развитие получили подсобные хозяйства в системе Минтрансстроя СССР. В конце 1980-х гг. в объединении «Запсибдорстрой» функционировал совхоз «Дорожник», который обеспечивал дорожно-строительные тресты сельскохозяйственной продукцией.

Таким образом, организационно-кадровое и социальное обеспечение на Севере Западной Сибири было призвано сформировать систему управления автодорожным строительством, укомплектовать кадрами дорожно-строительные предприятия и создать необходимые условия для развития социальной инфраструктуры в районах интенсивного нефтегазового освоения. В 1960–1970-е гг. была сформирована четырехзвенная система управления строительством автодорог в северных районах Западной Сибири. В начале 1980-х гг. эта система управления строительством претерпела эволюцию к многоступенчатой, то есть к пятизвенной. Создание такой структуры управления строительством автодорог позволила дорожным строителям ускорить развитие ведомственной транспортной инфраструктуры Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Глава 3. Создание опорной сети автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири

3.1. Формирование автодорожной сети (1963-1977 гг.)

Становление и развитие строительной индустрии на Севере Западной Сибири неразрывно связано с формированием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Одновременно с ней началось создание автодорожной отрасли, которая была призвана обеспечить круглогодичными транспортными коммуникациями нефтегазодобывающие предприятия. Поэтому усиленное развитие автодорожной сети являлось одним из индикаторов бурных модернизационных процессов, развернувшихся в северных районах Западной Сибири.

Основными транспортными коммуникациями территорий выступают автодороги, которые способствуют социально-экономическому развитию отдельных регионов. До начала нефтегазового освоения работа по созданию сети автодорог на Севере Тюменской области практически не велась, что объяснялось отдаленностью, сложными климатическими условиями и бесперспективностью освоения северных территорий с точки зрения экономической необходимости. Они были связаны с сельскохозяйственной специализацией северных регионов, которая базировалась на лесной промышленности и рыболовном хозяйстве. Однако ситуация принципиально изменилась после активных геологоразведочных работ, начавшихся в Западной Сибири в конце 1950-х-начале 1960-х гг. В их результате на карте Тюменской области появились крупнейшие нефтяные и газовые месторождения. В 1960-1961 гг. на Севере Западной Сибири было открыто 18 газовых и 9 нефтяных месторождений[566]. Северные районы Западно-Сибирской низменности характеризовалась сложными инженерно-геологическими, гидрологическими и гидрогеологическими условиями. Высокая степень заболоченности и заозеренности территории автономных округов Тюменской области осложняли транспортное освоение.

---

[566] Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917–1967 гг. Сборник документов за 50 лет. 1962–1965 гг. – М., 1968. – Т. 5. С. 427.

Нефтегазоносные районы Западной Сибири характеризовались низкой среднегодовой температурой. Наиболее холодным месяцем являлся январь, абсолютный минимум температуры наблюдался в феврале (-55º С). В таких климатических условиях требовалось учитывать специфику региона в ходе технологических процессов строительства автодорог[567]. В начале 1960-х гг. Север Западной Сибири был отрезан от основных наземных транспортных коммуникаций, соединявших юг Тюменской области с промышленными центрами европейской части СССР. В 1960-е годы главным средством транспортировки грузов на дальние расстояния в этом районе являлся речной транспорт, который обеспечивал основной объем перевозок[568].

Северные районы Западной Сибири имеют густую речную сеть. Крупнейшей водной артерией является река Обь. Ограниченность навигационного периода на Севере Западной Сибири не позволяла использовать водный транспорт круглогодично. Продолжительность активной навигации для Ханты-Мансийска составляла 176 дней, в Сургуте 158 дней и 130 дней в Салехарде[569]. Вследствие особенностей навигации речного транспорта, отсутствия сети автодорог, в среднесрочной перспективе решением проблемы являлся малотоннажный авиатранспорт. В начале 1960-х гг. на Севере Западной Сибири, действовавшие грунтовые аэродромы были не приспособлены для приема интенсивного потока грузов, повышали вероятность аварий. Нефтегазоносные районы не имели взлетно-посадочных полос с твердым покрытием. В такой ситуации, дорожным строителям предстояло построить не только межпромысловые и внутрипромысловые автодороги, но и активизировать сооружение аэродромов для гражданской авиации.

Становление нефтегазодобывающей промышленности испытывало необходимость доставки грузов на расстояние средней и малой дальности

---

[567] Освоение нефтяных месторождений Западной Сибири. М., 1972. С. 13.
[568] Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948-1990 гг.). Тюмень, 2005. С. 62.
[569] Будьков С.Т. Тюменский меридиан: ресурсы, проблемы, перспективы. Свердловск, 1982. С. 93.

непосредственно к месторождениям, которые могли полноценно выполняться только по автодорогам. По подсчетам ученых Сибирского отделения АН СССР, при малых объёмах перевозок до 100-150 тыс. тонн в год и дальности перевозок до 500 км экономически целесообразнее было использовать автомобильный транспорт[570].

После открытия нефти и газа на Севере Западной Сибири, Тюменский областной комитет КПСС приложил немало усилий, чтобы «уговорить» руководство комитетов и министерств начать создание автодорожных предприятий и активизировать автодорожное строительство в нефтегазоносных районах. В конце ноября 1963 г. первый секретарь Тюменского промышленного обкома КПСС А.К. Протозанов обратился к председателю Государственного производственного комитета по транспортному строительству Е.Ф. Кожевникову[571]. В записке Тюменского обкома подчёркивалось, что в Тюменской области открыты крупнейшие промышленные месторождения нефти и газа. В связи с этим, обком предлагал предусмотреть строительство автодорог протяженностью 1200 км. По мнению А.К. Протозанова, первоочередными участками строительства должны были стать автодороги Тюмень – Шаим и Тюмень – Сургут[572]. В сер. 1960-х гг. инженеры-дорожники на страницах журнала «Автомобильные дороги» подвергли скрупулезному анализу будущее транспортное освоение севера Тюменской области. По их мнению, освоение севера без строительства автодорог представлялось немыслимым[573].

Основополагающим документом, который стал отправной точной строительства автодорог в северных районах Западной Сибири стало постановление Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г. № 1208 «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых

---

[570] Иванов Б.В., Колесов Л.И. К гипотезе транспортного освоения Обского Севера // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. – М., 1967. Вып. 12. С. 179.
[571] ГАСПИТО. Ф. 2010. Оп. 1. Д. 88. Л. 105-106.
[572] Там же. Д. 88. Л. 106.
[573] Костин А.А. О трассировании дорог в краю большой тюменской нефти // Автомобильные дороги. 1965. № 10. С. 8-9; Ильин А., Шалыгин М. Началось строительство дорог в Тюменской области //Автомобильные дороги. 1965. №5. С. 10.

нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области»[574]. Правительству РСФСР и Гострансстрою поручалось рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве автодороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Гострансстрой получил задание на строительство 400 км автодорог в 1964-1967 гг. на нефтегазовых месторождениях Севера Западной Сибири[575].

Однако, в директивной части постановления не принимались в расчет некоторые факторы. В районе открытых нефтяных и газовых месторождениях не было естественных строительных материалов: камень и гравий отсутствовали. К примеру, илистый, речной и боровой песок не был пригоден для отсыпки земляного полотна автодорог. Из этого следует, что в обозначенные сроки, то есть за 4 года построить 400 км автодорог в районах нового промышленного освоения было практически невозможно[576].

Как известно, развитие нефтяной и газовой промышленности определялось партийно-правительственными постановлениями. Постановление 1963 г. заложило основу для первого этапа автодорожного строительства на Севере Западной Сибири. Его начало связано с созданием локальной автодорожной сети. Характерной особенностью данного этапа являлось строительство внутрирайонных межпромысловых и внутрипромысловых автодорог в пионерных районах нефтегазового освоения. В центре транспортного освоения находились преимущественно Шаимский, Сургутский, Нижневартовский нефтедобывающие районы, границы которых в основном совпадали с административно-территориальным делением Кондинского, Сургутского, Нижневартовского районов Ханты-Мансийского национального округа Тюменской области. Важно отметить, что вектор развития автодорожного строительства в направлении Тюмень – Тобольск – Сургут, очерченный в постановлении 1963 г. стал одним из

---

[574] Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965). Свердловск, 1971. Т. 1. С. 294-299.
[575] Там же. С. 297.
[576] Веселов С.И. Создание локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах Севера Западной Сибири в середине 1960-х – 1970-е гг. … С. 45.

приоритетных в нефтегазовом освоении. Он предполагал соединение южных районов Тюменской области с нефтегазоносными северными территориями.

В 1964 г. Средне-Уральский совнархоз и его подведомственная организация объединение «Тюменнефтегаз» приступили к созданию строительных предприятий, которые стали первыми дорожными организациями на Севере Западной Сибири. По мнению авторов книги «Древний город на Оби» Д.В. Бугрова, Н.Н. Баранова, С.В. Горшкова, отправной точкой дорожного строительства Сургута стал июль 1964 г., так как в это время была образована Сургутская дорожно-строительно-ремонтная контора[577]. Но архивные документы называют иную дату создания дорожно-строительной конторы в составе треста «Тюменнефтегазразведка» – 23 августа 1964 года[578]. Кроме этого, в составе Сургутской ДСРК создавались ещё 4 дорожно-строительно-ремонтных участка Урайский, Игримский, Усть-Балыкский, Мегионский[579].

Поскольку круглогодичные автодорожные коммуникации отсутствовали, то Сургутская дорожно-строительно-ремонтная контора преимущественно выполняла функции эксплуатации и содержания автодорог сезонного действия. Основным направлением деятельности конторы впоследствии стало строительство грунтовых автодорог к буровым скважинам и эксплуатация зимников. В интервью районной газете, руководство Сургутской конторы обозначило цели своей деятельности: 1) обслуживание нефтепромысловых управлений; 2) зимник Сургут-Тюмень; 3) строительство дорог внутри города[580].

Однако основная заслуга по созданию сети автодорог с твердым покрытием принадлежит Гострансстрою СССР. В феврале 1965 г. в его составе были созданы первые дорожно-строительные организации, специализировавшиеся на строительстве автодорог с твердым покрытием: СУ-904 с АБ-92 в Сургуте и СУ-905 с АБ-93 в Урае[581]. В 1965 г. автодороги с твердым покрытием были

---

[577] Древний город на Оби: История Сургута. Екатеринбург, 1994. С. 309.
[578] АОАГС. Ф. 88. Оп. 6. Д. 2. Л. 64.
[579] Там же. Д. 2. Л. 64.
[580] Сергеев М. Новое предприятие // К победе коммунизма. 1964. 15 ноября. С. 1.
[581] АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 58-59.

сконцентрированы в южных районах Тюменской области. Её протяженность составляла 208 км[582]. По этой причине требовалась активизация строительства автодорог в северных районах Тюменской области.

В начале марта 1965 г. строительные управления (СУ) фактически приступили к производственной деятельности. Между тем, предприятия было необходимо перебазировать и укомплектовать механизмами, строительными материалами. В конце марта 1965 г. СУ-904 во главе с начальником Н.И. Козмиренко было переброшено в Сургут[583]. К началу строительного сезона 1965 г. СУ-904 начало осуществлять подготовительные работы на автодороге Сургут – Нефтеюганск[584]. В апреле 1965 г. СУ-905 и АБ-93 в Урае приступили к освоению трассы Урай – нефтепромысел Трёхозёрный. Строительное управление производило вырубку леса. Возводились бытовые сооружения и база по обслуживанию автомобилей. С начала дорожно-строительных работ слабым местом стройуправления являлись проблемы материально-технического обеспечения, что не позволяло работать в полную силу[585]. Тем не менее, за 10 месяцев 1965 г. объем СМР стройуправления составил 738 тыс. рублей[586].

В целом, начальный период хозяйственной деятельности в строительных управлениях сопровождался немалыми трудностями, что не позволило дорожным строителям приступить к строительству автодорог. На снижение темпов освоения трассы повлияла неполная укомплектованность штатов, отсутствие производственной базы, острый недостаток строительных материалов и механизмов, отсутствие надежной связи как с прорабскими участками, так и с управлением строительства[587]. Именно так, проблематично прошли первичные организационные и подготовительные мероприятия в строительных подразделениях Гострансстроя СССР.

---

[582] ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 607. Л. 61.
[583] Дороги перережут тайгу // К победе коммунизма. 1965. 23 апреля.
[584] Побегут по тайге дороги // К победе коммунизма. 1965. 9 июня.
[585] ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 18-25.
[586] Там же. Д. 1. Л. 26.
[587] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 135.

Кардинально изменилась ситуация в строительстве автодорог после восстановления отраслевого Министерства транспортного строительства. В октябре 1965 г. Госстрансстрой СССР был преобразован в Министерство транспортного строительства СССР (Минтрансстрой)[588]. В связи с чем транспортное строительство вновь получило отдельное отраслевое министерство, которому поручалось создание транспортной инфраструктуры в Советском Союзе.

Возрожденный Минтрансстрой приобрел решающее значение в транспортном освоении нефтегазоносных районов Западной Сибири. Ш.С. Донгарян, заместитель министра нефтяной промышленности СССР в 1965-1989 гг., вспоминал, что «у нас не было подрядчика для строительства автомобильных дорог в Западной Сибири, а затащить в эти болота дорожных строителей было почти невозможно…Однако была острая необходимость в дорогах и желание решить эту проблему. И наши взоры обратились к Министерству транспортного строительства»[589]. Вопрос с подрядчиком Миннефтепром решил без применения постановлений и распоряжений правительства СССР. По словам Ш.С. Донгаряна, в этом «помогла настоящая мужская дружба между В.Д. Шашиным и Министром транспортного строительства СССР Евгением Александровичем Кожевниковым»[590]. Таким образом, нефтегазовая промышленность получила надежного генерального подрядчика по строительству автодорог, чьи функции подтверждались партийно-правительственными постановлениями на протяжении всего периода интенсивного нефтегазового освоения Западной Сибири.

К середине 1960-х гг. Минтрансстрой СССР осознал, что недостаток строительных мощностей отразится на дальнейшем транспортном освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Требовалось отдельное ведомство, которое бы занималось автодорожным строительством на Севере. Однако предложение Минтрансстроя о создании территориального главного

---

[588] Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. М., 1975. С. 189.
[589] Донгарян Ш.С. Подвиг созидателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. М., 2006. Вып. 19. С. 106.
[590] Донгарян Ш.С. Подвиг созидателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири. … С. 106.

управления по строительству автодорог в Западной Сибири не было одобрено правительством. Главной причиной отказа являлась неопределенность прогнозов о потенциальных запасах нефти и газа на Севере Западной Сибири. Меры, предпринятые Минтрансстроем, ограничились только образованием в 1965 г. автодорожного треста «Тюменьдорстрой»[591].

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 3 февраля 1966 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» официально подтвердило функции Минтрансстроя в качестве генерального подрядчика по строительству автодорог и аэродромов. Генеральными заказчиками выступали Миннефтепром, Мингазпром и МГА СССР[592]. Так, например, на 1966-1970 гг. Миннефтепром планировал вложить в автодорожное строительство 170 млн рублей[593]. В итоге, постановление от 3 февраля 1966 г. заложило основу ведомственного подхода в развитии автодорожной сети северных районов Западной Сибири. Автодороги, построенные Минтрансстроем передавались в ведение министерств-заказчиков, которые обязывались осуществлять ремонт и техническую эксплуатацию.

Главной характерной особенностью автодорожного строительства на Севере Западной Сибири являлась их ведомственная принадлежность, что непосредственно отражалось в названии автодорог. В делопроизводственной документации дорожно-строительных предприятий названия межпромысловых и внутрипромысловых автодорог указывали направление строительства и принадлежность к ведомствам: автодорога Сургут – Товарный парк Западно-Сургутского месторождения, Нефтеюганск – НСП Усть-Балыкского месторождения (нефтесборный парк), Нефтеюганск – причал являлись составными участками автодороги Сургут – Нефтеюганск, строившихся по титульным спискам Главтюменнефтегаза Министерства нефтяной

[591] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14.
[592] ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14. Л. 50-57.
[593] АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 24. Л. 116.

промышленности[594]. Аналогичные наименования имели автодороги ведомств Мингазпрома СССР в Надыме[595]. Объекты, строившиеся для Министерства гражданской авиации, получали название аэропорты или взлетно-посадочные полосы (Сургута, Нижневартовска и т.д.), вертолетные площадки. Исключением являлась взлетно-посадочная полоса Тюменского аэропорта «Рощино», строившаяся трестом «Тюменьдорстрой», которая получила наименование объект № 41[596].

Для обеспечения строительства автодорог песчано-гравийной смесью Миннефтепром и Минтрансстрой согласовали схему доставки с ближайшего Калиновореченского карьера, расположенного в 27 километрах западнее Сургута. Этот карьер должен был закрыть потребности в песке и гравии на строительстве автодороги Нефтеюганск-Сургут. Предполагалось, что выработка гравийного материала на Калиновореченском карьере составит не менее 2,5 млн куб. метров. Разработку должны были проводить строительные организации Минтрансстроя[597].

Строительство межпромысловых и внутрипромысловых автодорог с твердым покрытием на Севере Тюменской области началось в 1966 г. К началу дорожно-строительных работ не были введены в эксплуатацию песчано-гравийные карьеры. Поэтому «Тюменьдорстрой» планировал сооружение автодорог с помощью завозных стройматериалов. К главным участкам транспортного строительства относились Западно-Сургутское, Усть-Балыкское, Шаимское, Трехозерное, Мегионское и Белозерное месторождения[598].

Транспортное освоение нефтегазовых месторождений Западной Сибири сопровождалось строительством автодорог III и IV технических категорий с усовершенствованным покрытием из плит ПАГ-XIV. По ведомственной классификации автодороги подразделялись на межпромысловые и

---

[594] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 78-81.
[595] Там же. Д. 239г. Л. 64.
[596] Там же. Д. 39а. Л. 79-80.
[597] АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 24. Л. 116.
[598] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 79.

внутрипромысловые. К межпромысловым относились автодороги, соединяющие два и более месторождений между собой, с городами, промбазами. К внутрипромысловым – обеспечивающие постоянной транспортной связью нефтепромысловые объекты одного месторождения[599]. Помимо того, автодорожные коммуникации нефтегазовых промыслов размещались на одной полосе (в одном коридоре) с другими инженерными коммуникациями (нефтепроводами, газопроводами, водоводами, линиями электропередач и т.д.). Выбор положения полосы (коридора) для размещения коммуникаций определялся генеральной схемой или перспективным планом развития нефтепромыслов с учетом благоприятных топографических и инженерно-геологических условиях[600].

В 1966 г. строительные управления треста «Тюменьдорстрой» вели сооружение автодорог на ключевых объектах нефтегазодобывающей промышленности: Сургут - товарный парк Западно-Сургутского месторождения, Нефтеюганск – товарный парк Усть-Балыкского месторождения, Урай - нефтепромысел Трехозерный, Нижневартовское – Мысовая Мега, Нижневартовское - Нефтесборный парк Мегионского месторождения[601]. Для ускоренного освоения месторождений трест создавал новые строительные подразделения. В марте 1966 г. «Тюменьдорстрой» создал СУ-909 и АБ-95, которым поручалось соединить автодорожными коммуникациями Нижневартовск с Мегионом[602].

В первые годы сооружения автодорог трест неоднократно указывал на неудовлетворительную работу заводов-поставщиков сборных железобетонных конструкций и субподрядных организаций. В 1966 г. Мочищенский завод ЖБИ не выполнял планы поставки бетонных блоков в Нижневартовск. Поэтому СУ-909 срывало план по укладке автодорожных плит. Кроме того, руководство треста постоянно критиковало мостостроительные организации, которые медленно

---

[599] Инструкция по проектированию автомобильных дорог на нефтяных промыслах Западной Сибири. Тюмень, 1981. С. 3.
[600] Там же. С. 4.
[601] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 78-79.
[602] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 78.

осуществляли строительство мостов в нефтедобывающих районах и на автодороге Тюмень – Тобольск, что в итоге приводило к затягиванию ввода автодорог в постоянную эксплуатацию[603]. В 1966 г. Минтрансстрой СССР, реагируя на ситуацию с мостостроением в Тюменской области выпустил приказ «О работе Мостостроя № 2»[604]. В нем отмечалось, что очень медленно разворачивались работы по сооружению мостов на автомагистрали Нефтеюганск – Сургут. Мостостроительному тресту № 2 поручалось немедленно интенсифицировать работы на строительстве искусственных сооружений указанной автодороги, сосредоточив на этой стройке необходимые материально-технические ресурсы и рабочие кадры в количествах, обеспечивающих выполнение плана работ[605].

В годы восьмой пятилетки трест «Тюменьдорстрой» начал сооружение взлетно-посадочных полос аэропортов Тюмени, Сургута, Нижневартовска, Салехарда, Березово. Первая взлетная полоса была построена в Тюмени Спецколонной №102 треста «Тюменьдорстрой»[606]. В 1966 г. взлетно-посадочная полоса Тюменского аэропорта «Рощино» длиной 2000 м и шириной 45 м вступила в эксплуатацию. Полоса сооружалась из экспериментального материала - струнобетона, используемого только военными, который применялся в строительстве гражданского аэродрома впервые[607]. В 1966 г. от Тюмени до аэропорта Рощино существовала только грунтовая автодорога. Но из-за усиленного потока автотранспорта она находилась в плачевном состоянии. Поэтому в августе 1966 г. Тюменский обком КПСС и Минтрансстрой СССР достигли взаимной договоренности о сооружении автодороги с цементобетонным основанием Тюмень - аэропорт «Рощино» и включением её в план СМР 1967 г. треста «Тюменьдорстрой»[608]. В течении 1966 г. трест «Тюменьдорстрой» осуществил устройство 100 тыс. м² железобетонного и струнобетонного

---

[603] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 83.
[604] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 1. Л. 338-339.
[605] Там же. Л. 338 об.
[606] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 82.
[607] Исмагилов А.А. Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.: дис. … канд. ист. наук. Екатеринбург, 2017. С. 22.
[608] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4690. Л. 90-91.

аэродромного покрытия. Но ввод автодорог с твердым покрытием не был выполнен вследствие несвоевременного получения бетонных плит от внешних поставщиков[609].

Очевидно, что такие темпы транспортного строительства не могли получить одобрения областного руководства. В конце 1966 г. из 11900 км общей протяженности автодорог Тюменской области, с твердым покрытием имелось только 238 км (2% от их общей протяженности). Остальные автодороги относились к грунтово-профилированным. Выделяемые капитальные вложения на дорожное строительство и недостаточная мощность строительных организаций позволяли ежегодно строить только 10-15 км автодорог. В сентябре 1966 г. Тюменский обком КПСС и облисполком просили Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР увеличить в ближайшие 2-3 года объём работ по строительству автодорог с твердым покрытием из расчета по ежегодному приросту по 50-60 км. Руководители области особо акцентировали внимание на автодороге Тюмень – Тобольск и просили начать её строительство в 1967 г. К тому же Тюменский обком КПСС и облисполком признавали целесообразным для увеличения объёмов автодорожного строительства создать в 1967 г. ещё один дорожно-строительный трест с годовым объёмом работ не менее 6 млн рублей[610].

В январе 1967 г. Тюменский обком КПСС обратил внимание на неудовлетворительность грузовых перевозок и обслуживания населения, которые обеспечивались в области на 60%. В 1966 г. из заявленных 23,4 млн тонн грузов было перевезено 13,3 млн тонн[611]. В качестве главных причин называлось бездорожье и слабая материально-техническая база автомобильного транспорта[612]. Таким образом, в первые годы строительства автодорог трест «Тюменьдорстрой» не продемонстрировал прорывных технологических решений по ускорению строительства дорог и аэродромов. Перевозки, как основной

---

[609] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 83.
[610] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4689. Л.139-140.
[611] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4821. Л. 6.
[612] Там же. Д. 4821. Л. 7.

индикатор развития автомобильного транспорта показывали, что автодорожные коммуникации значительно отстают от интенсивности движения и перевозок строительных грузов в направлении нефтегазоносных районов.

В 1967 г. «Тюменьдорстрой» приступил к сооружению аэродромов в Сургуте, Нижневартовске, Урае, Салехарде и Березово. Для этого в марте 1967 г. «Тюменьдорстрой» образовал СК-53 в г. Сургуте, которой поручалось строительство аэродромов для гражданской авиации[613]. Первым крупным объектом СК-53 стал Сургутский аэропорт. По новому генплану старый аэропорт Сургута находился в черте будущей городской застройки. Поэтому он был перенесен на 13 км севернее от города[614]. По воспоминаниям участников строительства аэропорта, сроки его сооружения, поставленные перед подразделениями треста «Тюменьдорстрой», были предельно сжатыми. При этом требования к качеству работ по сооружению аэродрома оставались на самом высоком уровне. Спецколонной руководил талантливый организатор транспортного строительства Ж.Г. Евстафьев[615].

Однако строительство аэродромов велось медленно. В феврале 1967 г. Ямало-Ненецкий окрисполком отмечал, что работы по сооружению взлетно-посадочной полосы в аэропорту Салехарда не были начаты. Трест «Тюменьдорстрой» не передислоцировал дорожную технику и не осуществил перевозку инертных строительных материалов со ст. Лабытнанги. В связи с этим местные власти поручили руководителю треста Ю.В. Юшкову усилить обеспечение стройки всеми необходимыми материалами, техникой и квалифицированными кадрами строителей[616]. В течении летнего строительного сезона 1967 г. работники треста построили металлическую взлетно-посадочную полосу в аэропорту г. Салехарда. С 1 июля 1968 г. аэропорт стал принимать тяжёлые турбовинтовые самолёты[617].

---

[613] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 92-93.
[614] Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005. С. 62.
[615] Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 79.
[616] ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 391. Л. 130-131.
[617] ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 2. Д. 63. Л. 24.

В январе 1968 г. трест построил опорные участки автодорог с твердым покрытием на направлениях Сургут – Товарный парк Западного Сургутского месторождения, Урай – нефтепромысел Трехозерный, Нефтеюганск – причал, Нефтеюганск – нефтесборный парк, Нижневартовск – нефтесборный парк Мегионского месторождения. В декабре 1968 г. на собрании партийно-хозяйственного актива работников промышленности, транспорта и строительства, второй секретарь Тюменского обкома КПСС А.К. Протозанов отмечал, что трест «Тюменьдорстрой», наряду с такими строительными организациями, как Главтюменнефтегазстрой, управление «Тюменьстройпуть» выполнили план подрядных работ. Положительно оценивалась деятельность треста «Тюменьдорстрой» по развитию автодорожного строительства в нефтегазоносных районах Среднего Приобья[618].

Во второй половине 1960-х гг. характерной особенностью ведомственных автодорог являлась их универсальность, так как в поисках кратчайших путей дорожные строители соединяли автодорожными коммуникациями наиболее важные пункты сообщения. При этом максимально охватывая объекты производственного и непроизводственного назначения: нефтепромысловые объекты, речные причалы по которым доставлялась техника и строительные материалы, аэродромы и вертолетные площадки с опорным пунктом, в качестве которого обычно выступали города и нефтяные месторождения. В частности, так велось строительство автодороги Сургут – Нефтеюганск, которая была разделена на опорные участки. Сооружение опорного участка автодороги в Сургутском районе велось одновременно из Нефтеюганска и из Сургута. Межпромысловые участки автодорог были спроектированы Киевским филиалом института «Союздорпроект». Внутрипромысловые автодороги на трассе Сургут – Нефтеюганск проектировались проектным институтом «Гипротюменнефтегаз». Согласно проекту «Гипротюменнефтегаза» 1965 г. автодорогу Сургут – Нефтеюганск планировалось максимально приблизить к Солкинскому и

[618] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4958. Л. 43.

Быстринскому нефтяному месторождению. В проекте учитывалось и то, что строительство совмещенного мостового перехода через р. Обь в районе Сургута отодвигалось на неопределенный срок[619]

Строительство трассы велось сначала силами СУ-904, возглавляемое Н.И. Козмиренко. В сооружении автодороги участвовали субподрядные организации: СУ-73 треста «Трансвзрывпром», Мостострой №2, СУ-489 треста «Трансгидромеханизация»[620]. В 1968 г. СУ-489 неоднократно срывало планы по намыву грунта. За год не были осуществлены работы по намыву грунта на автодороге нефтесборный парк Быстринского месторождения – левый берег р. Оби из-за отсутствия самосвалов. Указанные обстоятельства в работе субподрядчиков негативно сказывались на общем темпе дорожно-строительных работ. В 1968 г. СУ-904 ввело в эксплуатацию 15,4 км автодороги с бетонным покрытием на участках Магистральный подъезд к автодороге Сургут – товарный парк Западно-Сургутского месторождения, Нефтеюганск – НСП Усть-Балыкского месторождения. При этом ежегодный план предусматривал возводить не менее 16 км дорожного полотна[621]. В сентябре 1968 г. объекты автодороги Сургут-Нефтеюганск, находившиеся в районе г. Нефтеюганска были переданы СУ-905 в связи с перебазированием из Урая[622]. Итак, с 1968 г. проведение строительных работ на автодороге Сургут-Нефтеюганск поручалось двум подрядным управлениям. Завершение строительства трассы планировалось на 1970 г.

Одной из первых и масштабных строек для треста «Тюменьдорстрой» в нефтегазоносных районах являлась межпромысловая автомагистраль Нижневартовск – Мегион. Сооружение трассы вело СУ-909 во главе Ю.Г. Шереметьевым. Строительство автодороги Нижневартовск – Мегион, как и Нефтеюганск – Сургут вводилась отдельными участками. В 1968 г. дорожно-строительные работы на автомагистрали Нижневартовск-Мегион велись в три смены, то есть днем и ночью. К марту 1968 г. СУ-909 отсыпало 10 км полотна

[619] АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 6. Л. 67-68.
[620] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 31. Л. 67.
[621] Там же. Л. 71.
[622] Там же. Д. 31. Л. 66.

автодороги, а выторфовка болот производилась на 12 километре[623]. Усиленными темпами проводилась отсыпка земляного полотна, где труженики Автобазы № 95 перевыполнили полугодовой план и отсыпали 575 тыс. тонн грунта при задании 385 тыс. тонн[624].

Однако несмотря на усиленные темпы дорожных работ на автодорогах Тюменского Севера годовые планы строительно-монтажных работ в подразделениях «Тюменьдорстроя» были сорваны из-за погодных условий, так как в середине ноября 1968 г. установилась низкая температура воздуха до минус 40 градусов[625]. За год трест построил 38,8 км автодорог[626]. Учитывая постановление 1966 г., где на пятилетку в нефтегазоносных районах планировалось построить и ввести в эксплуатацию 300 км, ежегодный ввод автодорог должен был составлять не менее 60 км.

С 1968 г. по договору с Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и управлением «Тюменьавтодор», трест «Тюменьдорстрой» осуществлял субподрядные работы по строительству стратегической автодороги Тюмень – Тобольск на участке Яр – Борки, с ежегодным вводом не менее 10 км[627]. Вследствие создания Тобольского нефтехимического комбината потребовалась круглогодичные автодорожные коммуникации в направлении г. Тобольска. Город также должен был стать ключевым звеном по перевозке грузов, доставляемых автомобильным транспортом для строек Севера. Именно через Тобольск проходила основная автодорога, соединяющая областной центр г. Тюмень с северными районами. Как раз по грунтовой автодороге Тобольск – Вагай – Дубровное осуществлялась транспортировка грузов для строительства нефтепровода Усть-Балык-Омск. Однако из-за отсутствия твердого покрытия на автодороге Тюмень – Тобольск и долговременных искусственных сооружений движение транспорта по ним было

---

[623] Ногай В. Мегион станет ближе // Ленинское знамя. 1968. 2 марта.
[624] Сивак Л. В счет августа // Ленинское знамя. 22 июня.
[625] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 96.
[626] Там же. Д. 121. Л. 102.
[627] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 95.

затруднено[628]. В 1969 г. начальник Мостопоезда № 464 предупреждал об аварийности деревянных мостов на автодороге Тюмень – Тобольск из-за увеличения интенсивности движения и потока грузов на Север[629].

В апреле 1969 г. «Тюменьавтодор», являясь заказчиком автодороги, обратился с предложением на имя заместителя министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР И.С. Королева, ходатайствовать в Министерство транспортного строительство СССР об увеличении объёмов дорожно-строительных работ на 1970-1980 годы, выполняемых трестом «Тюменьдорстрой» по дороге Тюмень – Тобольск из расчета ввода мощностей по этому объекту не менее 50 км. Любопытно, что руководство «Тюменьавтодора» оказалось намного прозорливее, рассматривая развитие автодорожной сети в контексте развернувшегося нефтегазового освоения, и задумываясь о проектировке уже в 1969 г. автодороги Тобольск – Уват, для чего просило создать ДСУ в Тобольске для сооружения этой дороги[630]. Впрочем, в конце 1960-х-1970-е гг. логично обоснованное и перспективное предложение не получило дальнейшего развития. Приоритетной задачей, стоявшей перед дорожными строителями Севера, являлось повышение темпов транспортного освоения нефтегазовых месторождений, вместо строительства автодорог областного значения.

Главной проблемой в конце 1960-х гг. треста «Тюменьдорстрой» являлось невыполнение плана дорожно-строительных работ на ряде объектов. В 1969 г. на опорной автомагистрали областного значения Тюмень – Тобольск предусматривалось ввести в строй 10,9 км, но не было построено ни одного километра. Вместе с тем, автодорожный трест планировал ввести в постоянную эксплуатацию 53,8 км автодорог в Среднем Приобье. Однако собственными силами ему удалось ввести в постоянную эксплуатацию всего 40,6 км автодорог.

---

[628] ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 669. Л. 5.
[629] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4709. Л. 435.
[630] ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 669. Л. 6.

В недовыполнении плана руководство треста обвиняло субподрядные организации[631].

Кроме того, в 1969 г. часть строительных подразделений треста «Тюменьдорстрой» по приказу Минтрансстроя СССР было отвлечено на строительство городских дорог в г. Сургуте. В 1969 г. СУ-904 построило городскую автомагистраль п. Нефтяников – Черный мыс, протяженностью 3 км[632]. Однако в партийно-правительственном проставлении 1966 г. не ставилась задача осуществить строительство автодорог в городах и поселках нефтедобывающих районов Западной Сибири. По этой причине строительство городских автодорог организациями Минтрансстроя СССР велось нерегулярно. Главной целью треста являлось строительство транспортной инфраструктуры на нефтяных и газовых месторождениях, которую представляли внутрипромысловые и межпромысловые автодороги с твердым покрытием.

Низкие темпы автодорожного строительства в нефтедобывающих районах оказались в центре внимания Тюменского обкома КПСС. В августе 1969 г. состоялось собрание партийно-хозяйственного актива работников транспорта, промышленности, строительства и сельского хозяйства области на котором были рассмотрены актуальные проблемы развития автодорожной отрасли. Тюменский обком в докладе о развитии транспорта отмечал, что «Тюменьдорстрой» не получил комплексного развития в годы восьмой пятилетки. В целом, автодорожный трест срывал план по нефтедобывающим районам, а также по автодороге Тюмень – Тобольск[633].

В ходе обсуждения проблемы, Тюменский обком подверг критике Минтрансстрой СССР, так как именно руководству министерства не удалось обеспечить трест необходимыми материально-техническими ресурсами и ускорить темпы автодорожного строительства в нефтедобывающих районах Тюменской области в пределах 60 км в год. Всего за VIII пятилетку

---

631 РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 71.
632 Там же. Д. 139. Л. 73.
633 ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5100. Л. 26.

«Тюменьдорстрой» построил автодорог с твердым покрытием общей протяженностью 156,4 из 300 км, планировавшихся на 1966-1970 гг. Поэтому тресту рекомендовалось ликвидировать отставание в сооружении автодорог[634]. Кроме того, на выполнении плана ввода автодорог сказывалось отсутствие материально-технической база автодорожной отрасли в Ханты-Мансийском округе, которую пришлось создавать фактически с нуля. Положение осложнялось и тем, что доставка строительных материалов из других регионов страны осуществлялось с перебоями.

Впрочем, несмотря на негативную оценку деятельности дорожных строителей треста «Тюменьдорстрой», в 1966-1970 гг. им удалось добиться улучшения качества автодорог (приложение 33). В 1966-1967 гг. количество ведомственных автодорог, принятых с оценкой «отлично» и «хорошо» возросло с 81,7% до 93,6% (рост на 11,9%). В 1970 г. государственные комиссии утвердили с оценкой «отлично» и «хорошо» 97,6% автодорог. В конце 1960-х гг. автодорожное строительство в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири, так и общее развитие сети автодорог в Советском Союзе характеризовалось совершенствованием качественных характеристик автодорог, повышением их густоты и плотности[635].

В конце восьмой пятилетки стал применяться новый подход в автодорожном строительстве при обустройстве нефтегазовых месторождений, о котором говорилось в постановлении партии и правительства от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири»[636]. Опыт обустройства месторождений показал, что строительство автодорожных коммуникаций отставало от строительства нефтепромысловых объектов. Этим постановлением Минтрансстрою СССР было предписано реализовать строительство автодорог с опережением ввода основной инфраструктуры нефтегазовых месторождений. На девятую пятилетку (1971-

[634] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5100. Л. 145, 155.
[635] Маркова А.И. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977. С. 97.
[636] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1422. Л. 64–67.

1975) планировалось вводить в эксплуатацию не менее 80 км ежегодно. Общий планируемый ввод автодорог составлял 400 км. Огромное значение в решениях партии и правительства придавалось Самотлорскому месторождению. На его территории намечалось построить 45 км автодорог: в 1971 г. – 20 км и в 1972 г. – 25 км[637]. Таким образом, это постановление не заложило основу нового этапа в автодорожном строительстве, а только подвело итоги работы автодорожных организаций за четыре года восьмой пятилетки на Севере Тюменской области и поставило новые задачи по транспортному освоению нефтегазовых месторождений.

18 июня 1970 г. Тюменский обком КПСС и облисполком приняли совместное постановление «Об ускорении строительства автомобильных дорог». Руководство области решительно потребовало от треста «Тюменьдорстрой» принять исчерпывающие меры по строительству автодороги Тюмень – Тобольск, а также усилить сооружение автомагистралей в нефтедобывающих районах Ханты-Мансийского округа[638]. В октябре 1970 г. Тюменский обком КПСС обратился с письмом к Минавтодору РСФСР подрядчику автодороги Тюмень – Тобольск с просьбой спроектировать новые участки автодороги Борки-Покровское с ежегодным объёмом дорожно-строительных работ не менее 20,9 км. Минавтодор РСФСР согласился увеличить ассигнования на автодорогу и согласовать этот вопрос с субподрядчиком Министерством транспортного строительства СССР[639]. Тем не менее, этот вопрос в 1970 г. Минавтодор РСФСР не согласовал с субподрядчиком. Ассигнования остались в прежнем объеме.

В начале 1970-х гг. в районах нового промышленного освоения ускоряются работы по возведению аэродромного покрытия для аэропортов гражданской авиации. Ускорителем строительства транспортной инфраструктуры выступала партийная организация Тюменской области. Трест «Тюменьдорстрой», выполняя постановление Тюменского обкома КПСС от 11 сентября 1970 г. «О ходе

[637] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1422. Л. 66-67.
[638] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5200. Л. 58-59.
[639] Там же. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5108. Л. 78.

строительства Сургутского и Нижневартовского аэропортов», ввели в эксплуатацию в 1970 г. взлетно-посадочную полосу в г. Сургуте и служебно-пассажирское здание. В 1971 г. план строительно-монтажных работ по Сургутскому аэропорту был выполнен на 127%[640].

Одновременно с этим тресты «Тюменьдорстрой» и «Мегионгазстрой» вели строительство Нижневартовского аэропорта. «На этой стройке, - вспоминал А.Г. Лоц являвшийся тогда начальником автобазы № 95, - образно выражаясь, руководство стройуправления и автобазы дневало и ночевало, ибо работа шла не в две смены, а круглые сутки»[641]. Контролировал ход строительства аэропорта главный инженер треста «Тюменьдорстрой» Б.Ф. Илясов. В течении лета 1971 г. в эксплуатацию были введены взлётно-посадочная полоса и служебно-пассажирское здание аэропорта п. Нижневартовский с общим объемом освоения в размере 8,1 млн рублей[642]. Ввод аэропорта заметно облегчил транспортное сообщение с областным центром и обеспечил необходимые перевозки грузов, а также увеличивающийся поток людей, прибывавших на нефтегазовое и транспортное освоение Самотлорского нефтяного месторождения.

В начале 1970-х гг. началось активное строительство автодорог на Самотлоре, который стал главным полигоном испытаний новых проектно-технологических решений по строительству автодорог в заболоченных районах Западной Сибири. Дорожным строителям СУ-909 было необходимо построить кольцо автодорог, охватывающее Самотлор. Однако теоретические и практические советы в СНИП 1962 г. противоречили самой природе и геологическому строению Самотлорского месторождения. Утверждённые строительные нормы для автодорог промышленных предприятий приводили к завышению стоимости 1 километра автодороги, так как дорожным строителям приходилось проводить полную выторфовку болот и производить отсыпку

---

[640] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5108. Л. 5.
[641] Лоц А.Г. За весну я «оставил» там две пары ботинок // Сибирское богатство. 2009. №3. С.47.
[642] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5622. Л. 5.

земляного полотна[643]. В связи с этим, проектировщикам и дорожным строителям было необходимо взять природу в союзники, а не противоречить ей[644].

Залегание нефти в болотах и озерах, и как следствие необычайная сложность добычи нефти в Нижневартовском районе, оказалось серьёзным препятствием для использования классических строительных норм на Самотлоре. Кроме того, ввиду отсутствия строительных материалов в районе Самотлора, делало экономически невыгодной полную выторфовку и отсыпку автодорог, так как все дорожно-строительные материалы доставлялись водным транспортом в течение 4-5 месяцев в году на расстояние свыше 1000 км[645]. Строительство 1 километра внутрипромысловой автодороги IV технической категории на Самотлорском месторождении при полном выторфовывании стоил 1,226 млн руб. На этой же автодороге 2-й очереди стоимость 1 километра с использованием торфа в основании земляного полотна составляла гораздо меньше - 835,48 тыс. руб., что позволило сократить затраты на 17%[646]. Поэтому в строительство автодорог стала внедряться новая технология - сооружение земляного полотна автодорог без выторфовывания болот на так называемой «плавающей насыпи».

В 1970 г. на Самотлоре была построена промысловая автодорога первой очереди «Подъезд к базе ПДС» методом полного выторфовывания болота с последующей отсыпкой и укладкой железобетонных плит на участке протяженностью 4,45 км. В сущности строительство этого отрезка положило начало строительству автодорог на Самотлорском месторождении[647]. В январе 1971 г. в р. п. Нижневартовском состоялось заседание Центральной комиссии по обустройству нефтяных месторождений с участием министра нефтяной промышленности В.Д. Шашина, начальника Главтюменнефтегаза, начальника НГДУ «Нижневартовскнефть» и других ответственных лиц. На этом заседании

---

643 Особенности проектирования промысловых автомобильных дорог в нефтяных районах Западной Сибири. М., 1974. С. 5.
644 Майданов В.С. Дороги за горизонт. Тюмень, 2009. С. 51.
645 Особенности проектирования промысловых автомобильных дорог в нефтяных районах Западной Сибири. М., 1974. С. 7-8.
646 Там же. С. 8.
647 ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180в. Л. 74.

рассматривался план развития автодорожной сети Самотлора, разработанный институтом «Гипротюменнефтегаз». Согласно плану, для транспортного освоения месторождения намечалось сооружение «кольцевой автодороги, шириной земляного полотна 10 м и шириной проезжей части 6 м с твердым покрытием из сборных железобетонных плит к дожимным насосным станциям и установкам подготовки нефти»[648]. В результате работы комиссии этот план был принят к исполнению.

Тем не менее, только в 1971 г. началось сооружение первой экспериментальной автодороги по технологии «плавающей насыпи» от ДНС-2 до ДНС-3 Самотлорского нефтяного месторождения протяженностью 3,5 км. По данному методу институт «Гипротюменнефтегаз» разработал проект первого кольца автодороги вокруг озера Самотлор. Бывший начальник дорожного отдела «Гипротюменнефтегаза» Н.В. Табаков вспоминал, что эта технология позволила «в 1,5-2 раза снизить энергоресурсозатраты на строительство и соответственно стоимость сооружения дорог»[649]. Кроме того, применение безвыторфовочного метода ускоряло темпы строительства автодорог на болотах. Значительно сокращались объёмы песка необходимого для отсыпки земляного полотна[650]. В конце 1971 г. СУ-909 сдало в эксплуатацию 3,5 км автодороги первой очереди Самотлорского кольца. Помимо того, дорожные строители осуществили строительство транспортной магистрали в направлении Товарный парк Мегионского месторождения – Белозерное месторождение протяженность 17 км. Общий ввод построенных автодорог по СУ-909 в Нижневартовском районе составлял 30,4 км[651].

Однако наиболее проблемным участком транспортного строительства по-прежнему являлась автодорога Тюмень – Тобольск. В августе 1971 г. Тюменский

---

[648] Цысь В.В., Цысь О.П. Нефть начинается с дороги: (о строительстве внутрипромысловых дорог на Самотлорском нефтяном месторождении в 1960-1980-х гг.) // Российская нефть: история и современность: сб. ст. всерос. науч. конф. с межд. уч. Курган, 2016. С. 320.
[649] Табаков Н.В. Дороги и нефть // Нефтяная эпопея Западной Сибири. М., 1995. С. 327.
[650] Там же. С. 327.
[651] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 4.

обком КПСС продолжил отправлять запросы, но только уже в Минтрансстрой об ускорении сооружения автомагистрали областного значения Тюмень – Тобольск, учитывая её стратегическое значение для транспортного сообщения с нефтегазоносным севером. Обком КПСС предлагал включить в план строительства треста «Тюменьдорстрой» на 1972 г. ввод участка автодороги с твердым покрытием протяженностью не менее 25 км[652]. Но Минтрансстрой СССР отверг предложение Тюменского обкома, так как план строительства автодороги Тюмень – Тобольск на 1972 г. был согласован с Минавтодором РСФСР в объеме 2 млн руб. с вводом 10 км автодороги. Поэтому Минтрансстрой СССР отказался от выделения дополнительных производственных мощностей на сооружение автомагистрали Тюмень – Тобольск, ввиду сосредоточения материально-технических ресурсов на северных объектах Миннефтепрома СССР[653]. В итоге, трест «Тюменьдорстрой» ввел в эксплуатацию только 10 км автодороги (приложение 34).

Вследствие приоритетности автодорожного строительства в нефтедобывающих районах Западной Сибири, объекты Миннефтепрома СССР финансировались в первую очередь. Так, в 1971 г. Совет Министров СССР одобрил титульный список Миннефтепрома на сооружение автодороги Нефтеюганск –станция Южный Балык до железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут, протяженностью 46,5 км[654]. Эта автодорога должна была соединить планировавшийся Миннефтепромом будущий город Южный Балык, который в перспективе должен был стать базовым городом по разработке Мамонтовской группы месторождений.

В 1972 г. трест «Тюменьдорстрой» в северных районах области завершил строительство крупных объектов транспортной инфраструктуры: межпромысловых автодорог Сургут – Нефтеюганск, Нижневартовск – Мегион, внутрипромысловых автодорог Усть-Балыкского месторождения. За два года IX

---

652 ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5254. Л. 132.
653 Там же. Д. 5254. Л. 133.
654 ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5464. Л. 45-46.

пятилетки было построено более 400 км автодорог с твердым покрытием и взлетно-посадочные полосы в Ханты-Мансийске и Надыме[655]. Вместе с тем, в 1972 г. Надымский аэропорт не удалось ввести в эксплуатацию на полную мощность, так как при строительстве покрытия взлетно-посадочной полосы Спецколонна № 53 допустила брак[656].

Этот инцидент с нарушением технологии сооружения аэродрома и растущее значение введенного в эксплуатацию Медвежьего газоконденсатного месторождения, с максимальной добычей в 1973 г. более 9 млрд. куб. м газа усилило внимание правительства к проблемам развития газовой промышленности на Севере Западной Сибири[657]. Особенно это отразилось на усилении внимания к вопросам строительства транспортной инфраструктуры для добывающих предприятий. В январе 1973 г. на совещании Совета Министров СССР А.Н. Косыгин поручил Минтрансстрою и Мингазпрому СССР принять все необходимые меры по обеспечению в 1974 г. окончания строительства взлетно-посадочной полосы аэропорта в г. Надыме. Дополнительно министерству поручалось сформировать строительные организации в Надыме с целью создания сети автодорог на Медвежьем газоконденсатном месторождении[658].

В то время подъездные пути к Медвежьему месторождению были построены в грунтово-лежневом исполнении, что приводило к большим транспортным расходам и экономическим потерям. Поэтому насущной необходимостью являлось строительство капитальной автодороги для круглогодичного проезда к месторождению. Эта необходимость усиливалась тем, что из-за бездорожья постоянно росли транспортные расходы на авиацию в объединении «Надымгазпром»[659]. Сооружение аэродрома затягивалось, а дорожно-строительное управление на Ямале так и не было организовано.

---

[655] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 28.
[656] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 3. Л. 43.
[657] Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 131.
[658] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5729. Л.2.
[659] Карпов В.П. Курс истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. Тюмень, 2011. С. 200.

В начале 1970-х гг. руководство Тюменской области осознало, что темпы строительства автодорог, как в районах добычи нефти и газа, так и в сельскохозяйственной зоне области не соответствуют задачам развития экономики в IX пятилетке. Расширение сети автодорог области сдерживалось из-за нехватки строительных материалов и дорожных механизмов. В течении 1972 г. руководство Тюменской области неоднократно обращалось в Совет Министров РСФСР и Совет Министров СССР. В январе 1972 г. областное руководство в письме на имя первого заместителя председателя Совмина РСФСР А.М. Школьникова подчеркивало, что «строительство автодорог сдерживается из-за отсутствия инертных материалов, фонды на щебень не покрывают половины потребности»[660]. В другом послании уже в Совет Министров СССР говорилось «в целях поддержания транспортных магистралей строительные организации стабилизируют грунты дорожных полотен, однако работы сдерживаются из-за нехватки техники»[661].

В 1973 г. Минтрансстрой СССР, с учетом неоднократных просьб тюменского руководства, и в связи с поручением правительства, всё-таки согласился увеличить объём ассигнований и ежегодный ввод участков автодороги Тюмень – Тобольск до 20 км, с включением его в план подрядных работ тресту «Тюменьдорстрой» и дополнительные фонды на технику[662]. Полученные ресурсы представили возможность подрядным организациям Минтрансстроя начать ускоренное строительство автодорог на месторождениях, а также между городами и посёлками нефтедобывающих районов. В 1973 г. СУ-905 ввело в эксплуатацию первый участок автодороги Нефтеюганск – Южный Балык, протяженностью 10 км[663]. Одновременно с этим, СУ-905 интенсивно сооружало автодороги до Правдинского месторождения нефти, к которому прокладывалась автотрасса Пойковский – Нефтеюганск. Кроме того, дорожники СУ-905 осуществили ввод

---

[660] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5563. Л. 1.
[661] Там же. Д. 5563. Л. 138.
[662] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5249. Л. 176.
[663] Отдел по делам архивов департамента по делам администрации Нефтеюганска. Ф. 23. Оп. 1. Д. 21. Л. 96.

отрезка этой автодороги протяженностью 15 км. Он стал первым участком автомагистрали Нефтеюганск – Южный Балык – Тобольск. В 1973 г. трестом «Тюменьдорстрой» всего было построено и введено в действие 118,3 км автодорог при плане 80 км[664].

Увеличение протяженности сети автодорог и постепенный износ дорожного покрытия выявили проблему отсутствия генерального подрядчика по ремонту автодорог на Севере Западной Сибири. Минтрансстрой выполнял полный производственный цикл по строительству автодорог на нефтегазовых месторождениях. С учетом этих особенностей формировались строительные управления в тресте «Тюменьдорстрой», в которых не имелось специальных механизмов для ремонта автодорог. Поэтому ремонт должны были осуществлять специализированные дорожно-ремонтные организации республиканской подчинённости. Ещё 1968 г. Ханты-Мансийский окрисполком просил Тюменский облисполком и Минавтодор РСФСР создать окружной производственный дорожный участок в г. Ханты-Мансийске[665]. С аналогичным обращением выступил Ямало-Ненецкий окрисполком. В декабре 1968 г. ямальские власти приняли решение о создании дорожно-производственного участка в составе «Тюменьавтодора» в г. Салехарде[666]. Однако «Тюменьавтодор» не образовал производственных дорожных участков на территории автономных округов, так как документация не прошла утверждение в Минавтодоре РСФСР[667].

Следовательно, в нефтедобывающих районах образовался дорожно-ремонтный вакуум. Автодороги не ремонтировались добывающими предприятиями и формально не являлись частью системы автодорог общего пользования. В начале 1973 г. Главтюменнефтегаз передал межпромысловые автомобильные дороги нефтегазодобывающих управлений на баланс специализированных строительных управлений треста «Сургутнефтеспецстрой». Но их содержание и текущий ремонт спецуправлениями осуществлялся

---

[664] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64.
[665] ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 947. Л. 178.
[666] ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 2. Д. 63. Л. 115.
[667] Там же. Ф. 3. Оп. 2. Д. 55. Л. 242.

неудовлетворительно[668]. В феврале 1973 г. Главтюменнефтегаз создает в составе «Сургутнефтеспецстрой» эксплуатационное линейное управление автодорог «Дорремонт» в г. Нефтеюганске, с участками в Сургуте и Нижневартовске[669]. Вместе с тем, трест «Сургутнефтеспецстрой» и его управления специализировались больше на организации подготовительных работах к бурению, чем на ремонте и содержании автомобильных дорог круглогодичного действия. С 1 января 1974 г. Главтюменнефтегаз передал Нефтеюганское эксплуатационное линейное управление автомобильных дорог «Дорремонт» в Производственное управление автомобильного транспорта[670]. Таким образом, с февраля 1973 г. между министерствами началось формироваться следующее разделение: строительство автодорог – Минтрансстрой СССР, ремонт и эксплуатация дорог – Миннефтепром СССР. Череда структурных изменений привели к стабилизации дорожно-ремонтных организаций Главтюменнефтегаза.

В середине 1970-х гг. расширилась география дорожно-ремонтных управлений в нефтяных районах Среднего Приобья. В 1974 г. на базе дорожных участков было образовано Нижневартовское управление автомобильных дорог № 2[671], а в 1976 г. - Сургутское управление автомобильных дорог № 3[672]. В августе 1976 г. только на балансе Сургутского УАД № 3 числилось 130 км межпромысловых автодорог с твердым покрытием. От Нефтеюганского управления автомобильных дорог № 1 были переданы автодороги: Сургут – правый берег р. Обь, внутрипромысловые автодороги Быстринского, Западно-Сургутского месторождения, на Белый Яр и другие[673].

Высокий темп строительства и ремонта автодорог в нефтедобывающих районах Тюменской области был отмечен правительством. В 1973 г. за выдающиеся успехи в выполнении и перевыполнении годового плана и принятых

---

[668] АОАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 107. Л. 159.
[669] ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 869. Л. 112; АОАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 107. Л. 117.
[670] АОАГС. Ф. 88. Оп. 1. Д. 193. Л. 1.
[671] ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 1317. Л. 134.
[672] Там же. Д. 1534. Л. 18.
[673] ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1. Д. 1534. Л. 19.

социалистических обязательств управляющему трестом «Тюменьдорстрой» Ю.В. Юшкову было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот»[674]. В 1974 г. «Тюменьдорстрой» выполнил установленный план строительно-монтажных работ на автодорогах Миннефтепрома СССР. Трест построил 142 км автодорог с твердым покрытием, в том числе для нефтяников 123 км[675]. Строительные управления треста «Тюменьдорстрой» выполнили планы по вводу автодорог. За 1971-1974 гг. трестом было выполнено СМР в размере 292,8 млн рублей. За этот период было завершено строительство 450,8 км автодорог с твердым покрытием[676].

Однако следует отметить, что принятые комиссиями автодороги имели большое количество недоделок. Ежегодно росли объёмы перекладки плит по отдельным объектам. С одной стороны, недостаток в работе с субподрядчиками приводил к невыполнению плановых заданий по ряду объектов аэродромного строительства. С другой стороны, наметившиеся успехи в темпах сооружения автодорог свидетельствовали о качественной работе, проделанной аппаратом треста, которая была отмечена правительственной наградой. В частности, растущие объёмы строительства автодорог с твердым покрытием сдерживались из-за неудовлетворительной работы мостостроительных предприятий.

В конце 1975 г. аппарат треста «Тюменьдорстрой» отмечал срыв строительства мостовых переходов трестом «Мостострой № 4» на автодорогах Нефтеюганск – Южный Балык, Пойковский – Нефтеюганск[677]. По этой причине техника СУ-926 вовремя не была перебазирована для дальнейшего сооружения автотрассы за мостами. Почти прекратилось строительство автомагистрали Пойковский – Нефтеюганск из-за отсутствия мостов. В сложившейся ситуации трест «Тюменьдорстрой» принял решение вести строительство этих автодорог в

[674] Автомобильные дороги. 1974. № 3. С. 2.
[675] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 84-85.
[676] Там же. Д. 4. Л. 83.
[677] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 225.

зимнее время, ввиду отставания мостостроителей и большого количества проток и рек[678].

К концу первой половины 1970-х гг. автодорожное строительство охватило газовые районы Ямало-Ненецкого округа. Для этого в 1976 г. Минтрансстрой организовал СУ-934 в г. Надыме с целью транспортного освоения газовых месторождений[679]. Создание первого специализированного строительного управления на территории Ямала во многом объяснялось растущими перевозками в направлении Медвежьего и Уренгойского газовых месторождений. В навигацию 1975 г. в район г. Надыма только речным транспортом было доставлено около 1 млн тонн различной промышленной продукции. Одновременно на газовых месторождениях возрастала интенсивность автоперевозок, что потребовало ускоренного строительства автодорог к газовым промыслам. Общая планируемая протяженность внутрипромысловых автодорог на газовых месторождениях составляла более 400 км[680].

При сохранении отставания и неудовлетворительной работы субподрядных мостостроительных ведомств, дорожные строители треста «Тюменьдорстрой» в девятой пятилетке (1971-1975 гг.) успешно справились с выполнением пятилетнего плана СМР в нефтедобывающих районах Севера Западной Сибири. Из намеченных планом 400 км автодорог с твердым покрытием, фактически трестом «Тюменьдорстрой» было построено и сдано в эксплуатацию 611,7 км автодорог с твердым покрытием[681].

Данные приложения 35 показывают, что по сравнению с VIII пятилеткой объём автодорожного строительства в IX пятилетке возрос почти в 4 раза. Менее интенсивно сооружалось аэродромное покрытие, которое увеличилось только в 1,2 раза. Это объяснялось тем, что в девятой пятилетке «Тюменьдорстрой» ликвидировал отставание по строительству северных аэродромов. В результате

---

[678] ГАТО. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 226.
[679] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 239г. Л. 63.
[680] Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1978. С. 78-81.
[681] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5637. Л. 271.

этого, в 1971-1975 гг. трест ввел в эксплуатацию аэродромы в гг. Сургуте, Нижневартовске, Ханты-Мансийске, Надыме, Нефтеюганске. Поэтому трест «Тюменьдорстрой» 13 раз занимал первые места среди дорожно-строительных организаций Минтрансстроя СССР с вручением Переходящих знамен Совета Министров СССР и ВЦСПС[682].

Выполнение государственного плана автодорожного строительства на Севере Западной Сибири было невозможно без тех людей, которые приложили все силы для ускорения строительства автодорог в сложных климатических условиях. В IX пятилетке в тресте «Тюменьдорстрой» выполнили свои пятилетние задания и социалистические обязательства 137 механизаторов. Среди них машинисты экскаваторов И.В. Объедкин (СУ-909), В.С. Улашкин (СУ-909), А.И. Гаврилов (СУ-920), В.И. Заяц (СУ-904), Н.Е. Дмитриев (СУ-909), водители автосамосвалов Г.А. Брель (АБ-95), И.М. Мартынов (АБ-92), А.Г. Пешкичев (АБ-100), А.Г. Маслов (АБ-95) и многие другие[683].

Однако к середине 1970-х гг. в развитии Сургутского, Нефтеюганского, Шаимского, Нижневартовского нефтедобывающих районов выявилась диспропорция в развитии автодорожной сети. Следует отметить, что проблема строительства внутрирайонных и межпромысловых автодорог усугублялась тяжелыми условиями залегания месторождений в болотах и озерах. Отставание в развитии строительной базы привело к диспропорции между потребностями в автодорогах, необходимых для обустройства нефтегазовых месторождений, и их наличием. Экономист В.Н. Харитонова отмечала, что в нефтегазовом строительстве не были преодолены диспропорции между бурением и обустройством нефтепромыслов. Ввод в эксплуатацию внутри- и межпромысловых автодорог отставал от начала разбуривания месторождения в среднем на 1,5 года[684].

---

[682] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5637. Л. 273-274.
[683] Юшков Ю. В. Новые обязательства тюменцев // Автомобильные дороги. 1975. № 11. С. 3.
[684] Харитонова В.Н. Формирование Нижневартовского промышленного узла // Тенденции экономического развития Сибири (1961-1975 гг.). Новосибирск, 1980. С. 212-214.

Учитывая вышеперечисленные обстоятельства, Минтрансстрой СССР с конца девятой пятилетки начал уделять повышенное внимание районам нефтегазового освоения. 25 декабря 1975 г. в г. Сургуте был образован новый Мостостроительный трест № 11 (Мостострой-11)[685]. Руководителем треста был назначен В.Ф. Солохин. В начале десятой пятилетки руководство Минтрансстроя решило увеличить строительные мощности автодорожной отрасли Западной Сибири. В январе 1976 г. в системе Минтрансстроя был сформирован автодорожный трест «Нижневартовскдорстрой»[686]. Нижневартовский трест дорожных строителей возглавил Б.Ф. Илясов.

В условиях интенсивного освоения нефтегазовых месторождений тресту «Нижневартовскдорстрой» поручалось дальнейшее расширение транспортного освоения Самотлорского, Советско-Соснинского, Белозерного, Аганского, Северо-Покурского, Покачевского. В 1976 г. на Самотлоре трест возводил автодороги II-III очереди по отработанной технологии возведения земляного полотна на торфяных основаниях, то есть на «плавающей насыпи». Непростыми объектами строительства автодорог стали труднодоступные на тот момент Аганское, Северо-Покурское, Покачевское месторождения.

Усложнение работ на отдаленных месторождениях вызывало снижение оптимизма, психическую усталость и апатию в строительных подразделениях автодорожных трестов. В связи с этим частым явлением стало халатное отношение руководителей строительных управлений и автобаз к своим непосредственным обязанностям. Вследствие этого, выполнение плана по автодорогам нередко оказывалось под угрозой срыва. В июле 1976 г. на Аганско-Покачевской автодороге СУ-920 и АБ-103 должны были вывезти 19,5 тыс. куб. м грунта. Однако в июле-августе СУ-920 слабо организовало работу о вывозке грунта. Кроме того, дорожно-строительная техника в СУ-920 содержалась в неисправном состоянии, особенно бульдозеры и экскаваторы. В итоге

---

[685] АОАГС. Ф. 188. Оп. 1. Д. 6. Л. 285-286.
[686] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 39;

автосамосвалы часто простаивали и работали по 8-10 часов, вместо 13-14[687]. В октябре 1976 г. руководство треста «Нижневартовскдорстрой» за низкую организацию работ предупредило руководителей СУ-920, АБ-103[688].

Тяжёлая ситуация сложилась на строительстве автодороги Тюмень – Тобольск. Сооружение автодороги велось медленно в течении второй половины 1960-х – первой половины 1970-х гг., то есть практически с начала нефтегазового освоения. В марте 1976 г. на заседании бюро Тюменского обкома КПСС констатировались низкие темпы строительства автодороги. За период с 1968 г. из общей сметной стоимости трестом «Тюменьдорстрой» было освоено из 95,4 только 14,5 млн руб. К 1976 г. было введено в эксплуатацию 86,6 км при общей протяженности автодороги 231 км. Однако к строительству мостов через р. Тобол и Иртыш субподрядные организации не приступали. Социалистические обязательства по вводу участков автодороги трестом ежегодно не выполнялись[689].

В результате тщательного анализа проблемы Тюменский обком КПСС принял постановление от 30 марта 1976 г. «Об усилении работ по строительству автомобильной дороги Тюмень – Тобольск». Руководство Тюменской области потребовало от управления «Тюменьавтодор», трестов «Тюменьдорстрой», «Мостострой-11» осуществить мероприятия по ускорению строительства автодороги и концентрации необходимых материально-технических ресурсов. Дополнительно Тюменский обком КПСС поставил задачу на перспективу: в 1976 г. осуществить ввод в эксплуатацию участка протяженностью 20 км и в последующие годы пятилетки строить не менее 25 км. Сооружение автотрассы Тюмень – Тобольск планировалось закончить (кроме моста через р. Иртыш) в 1980 году[690]. Однако в 1976 г. из 20 км автодороги трестом было введено в эксплуатацию 14,2 км[691].

---

[687] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 2. Л. 93.
[688] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д.2. Л. 63-64.
[689] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6195. Л. 5-6.
[690] Там же. Л. 7-8.
[691] Там же. Л. 15.

На 1977 г. Минтрансстрой СССР установил годовой план ввода в размере половины предложенного заказчиком и согласованного трестом «Тюменьдорстрой» (12 км вместо 25)[692]. Тюменский обком КПСС и Тобольский горком КПСС были категорически не согласны с таким решением Минтрансстроя СССР. Таким образом, формировалась линия противостояния по вопросу темпов строительства автодороги Тюмень – Тобольск между Минтрансстроем с одной стороны, а с другой – Тюменским обкомом КПСС.

В 1960–1970-е гг. борьба интересов ведомств и региональных элит проявилась в городском строительстве, особенно в формировании градостроительной политики в нефтегазоносных районах Тюменской области. Конфликты между министерствами и региональной властью порождались различием интересов по вопросам строительства городов и их благоустройства, расселения работающего в нефтяной промышленности населения, принципов застройки городов[693]. Поэтому противостояние ведомств и региональных элит в Тюменской области было характерным явлением для нефтегазового освоения.

По этому поводу первый секретарь Тюменского обкома КПСС в 1973-1990 гг. Г.П. Богомяков отмечал, заинтересованные ведомства по-разному представляли строительство автодорог, что непосредственно отражалось на темпах их сооружения. «С позиции только нефтяников она бы прошла так, – вспоминал Г.П. Богомяков, – с позиции только строителей – эдак, с позиции минтрансстроевцев – совсем иначе»[694].

Как мы уже отмечали, Тюменский обком КПСС требовал от треста «Тюменьдорстрой» и непосредственно от Минтрансстроя СССР на 1978-1980 гг. увеличить ввод участков дороги Тюмень – Тобольск до 25 км. В феврале 1977 г. обком КПСС практически навязал тресту «Тюменьдорстрой» обеспечить ввод 25

---

[692] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6560. Л. 15.

[693] Стась И.Н. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири (1960-1970-е гг.) // Вестник Томского государственного университета. 2013. № 375. С. 102-105.

[694] Главтюменнефтегаз: 40-летняя история Главка в свидетельствах очевидцев, воспоминаниях, документах и фотографиях. Тюмень, 2005. С. 8.

километров автодороги[695]. Однако Минтрансстрой утвердил план ввода участка на автодороге Тюмень – Тобольск протяженностью 15 км. К концу 1977 г. тресту не удалось справиться даже с планом, установленным Минтрансстроем СССР по данной автодороге. Ввод участков трассы составил 14,1 км (приложение 34). Поэтому прием в эксплуатацию автодороги Тюмень – Тобольск затягивался на неопределенные сроки.

В ноябре 1977 г. на VII пленуме Тюменского обкома КПСС в докладе первого секретаря обкома Г.П. Богомякова резко критиковалась работа треста «Тюменьдорстрой» из-за серьезного отставания строительства таких важных объектов, автодорог Тобольского нефтехимического комплекса, взлетно-посадочной полосы Нового Уренгоя и особенно автодороги Тюмень – Тобольск[696]. В ноябре 1977 г. на заседаниях парткома треста был рассмотрен вопрос строительства автотрассы Тюмень – Тобольск. Вместо объективного анализа причин срыва строительства автодороги и в условиях диктата партии трест признал основной причиной невыполнения обязательств неорганизованность и неисполнительность руководства СУ-932 и лично аппарата треста[697].

Но объективными причинами отставания строительства автодорожных коммуникаций являлись трудности с материально-техническим обеспечением, поступлением строительных материалов в адрес строительных подразделений треста «Тюменьдорстрой», структурно-организационное разделение треста (в январе 1976 гг. передача стройуправлений в новый трест «Нижневартовскдорстрой»). В апреле 1977 г. трест организовал два строительных управления № 942, 943 в Новом Уренгое и Сургуте. В связи с этим, новые строительные подразделения требовалось укомплектовать инженерно-техническими кадрами, дорожно-строительной техникой и жильем[698].

---

[695] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6560. Л. 2.
[696] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 142.
[697] Там же. Д. 7. Л. 143.
[698] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 141.

В 1977 г. тресту «Тюменьдорстрой» приходилось маневрировать доступными строительными материалами и техникой, например, целевым указанием Главдорстроя все имеющиеся железобетонные плиты ПАГ-14, которые предназначались СУ-934 на строительство автодорог Медвежьего газового месторождения были переданы на сооружение взлетно-посадочной полосы аэродрома Уренгой[699]. В течение года трест запрашивал дополнительные материалы, но в срок их не получил. Из-за нехватки автотранспорта и строительных материалов подразделения тресты не выполняли планы устройства железобетонного покрытия[700]. В связи с этим, требовались конкретные решения по улучшению материально-технического снабжения автодорожных предприятий на уровне Совета Министров СССР и Минтрансстроя СССР.

Ведомственный характер формирования транспортной инфраструктуры оказал влияние на очертание сети автодорог. В районах нефтегазового освоения формировались преимущественно дробные транспортные районы. Стремление нефтегазовых ведомств строить автодороги ускоренными темпами было направлено исключительно для решения своих узкопроизводственных задач по освоению месторождений. Эта стратегия не приводила к формированию единого транспортного пространства на Севере Западной Сибири. Поэтому в середине 1970-х гг. осуществлялось создание и развитие локальной автодорожной сети в Нижневартовском, Сургутском, Шаимском нефтедобывающих районах. Отсутствие автодорожной связи между районами в этот период достигалось за счет взаимодействия речных путей сообщения и открытия рабочего движения по железной дороге Тюмень – Тобольск – Сургут[701].

Таким образом, в рассматриваемый период сформировалась локальная автодорожная сеть Севера Западной Сибири. В конце 1960-х – первой половине 1970-х гг. закладывался фундамент ведомственной автодорожной сети, которая

---

[699] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 145.
[700] Там же. Д. 263. Л. 145.
[701] Тархов С.А. Транспортная связность и проницаемость территории // Пространство, люди, экономика Югры. Социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа Югры. М., 2007. С. 130-136.

сооружалась в основном от месторождения к месторождению, а также соединяла отдельные базы материально-технического снабжения, речные порты и некоторые города. Автодорожные коммуникации соединили города и поселки Ханты-Мансийского округа: Сургут с Нефтеюганском, Мегион с Нижневартовском, Нефтеюганск с Пойковским. Эти автодороги были призваны обеспечивать функционирование нефтедобывающей промышленности. Кроме того, дорожные строители осуществили сооружение взлетно-посадочных полос для северных аэропортов.

Сложные природно-климатические условия Севера Западной Сибири предопределили медленное транспортное освоение, ввиду отсутствия естественных месторождений строительных материалов и несвоевременной их поставки из других регионов страны. Руководство Тюменской области пытаясь всячески форсировать автодорожное строительство только усложняло ситуацию. Директивные меры в отношении дорожно-строительных предприятий не срабатывали. Тресты хронически не выполняли планы строительства автодорог. Проблемы нехватки материально-технических ресурсов в автодорожном строительстве решались неудовлетворительно, особенно на уровне министерства.

Вместе с тем в коллективах дорожных строителей отмечалась низкая производственная дисциплина в силу усложнения работ по освоению труднодоступных и заболоченных месторождений. Тем не менее, благодаря усилиям дорожных строителей были построены внутрипромысловые автодороги с твердым покрытием на Западно-Сургутском, Быстринском, Федоровском, Усть-Балыкском, Мегионском, Белозерном. Сеть автодорог с твердым покрытием позволила освоить крупнейшие запасы Самотлорского месторождения. В этот период началось освоения газовых районов Ямала, где началось сооружение транспортной инфраструктуры в условиях вечной мерзлоты.

3.2. Ускорение строительства автодорог (1977-1980 гг.)

Дальнейшее расширение транспортного освоения на Крайнем Севере и с выходом дорожных строителей в арктические районы Ямала требовало

наращивания строительных мощностей, коренного улучшения материально-технического снабжения, а затем последующего ускорения строительства автодорог. В девятой пятилетке дорожные строители смогли обеспечить подъездными путями крупнейшие месторождения, что способствовало достижению заметных успехов нефтегазовой промышленности Западной Сибири. К 1977 г. в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири было добыто 211,1 млн тонн нефти, которые давал Главтюменнефтегаз[702]. Однако, постоянно растущие потребности в нефти и газе и соответственно в автодорогах, расширение районов нефтегазового освоения, трудности в материальном снабжении не позволяли дорожным строителям своевременно обеспечивать транспортное освоение месторождений.

По мнению нефтяников и газовиков, медленное сооружение автодорог сдерживало строительство промысловых объектов на месторождениях. Увеличивались транспортные расходы в нефтегазовых ведомствах Главтюменнефтегаза и Тюменгазпрома. Ежегодно для интенсивного освоения месторождений и последующего разбуривания месторождений требовалось вводить в эксплуатацию не менее 300 км автодорог с твердым покрытием[703].

Во второй половине 1970-х гг. отмечалось снижение добычи нефти на Севере Западной Сибири. Историк Г.Ю. Колева отмечает, что в конце 1970-х гг. нефтяная отрасль вступила в предкризисный период. Добыча нефти стабилизировалась, роста не происходило, а в некоторых нефтедобывающих управлениях она стала снижаться[704]. На начало второй половины 1970-х гг. в разработке находилось 18 месторождений, 9 из которых были введены в эксплуатацию в первой половине 1970-х гг. При этом 7 месторождений из этого числа вступили в стадию снижающейся добычи, а 11 достигли уровня

---

[702] Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 116.
[703] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 12-14.
[704] Колева Г. Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977-1989). Тюмень, 2006. С. 21.

максимальной эффективности[705]. По воспоминаниям известного нефтяника Ш.С. Донгаряна, к концу 1970-х гг. на месторождениях «возрастала разбросанность объектов бурения и строительства, отставание строительства автодорог перевалило за критическую точку»[706]. Подтверждают его воспоминания и отчеты нефтегазовых объединений.

В 1977 г. одно из крупнейших производственных объединений (ПО) Главтюменнефтегаза «Нижневартовскнефтегаз» подчеркивало, что строительные подразделения треста «Нижневартовскдорстрой» обеспечивают ввод автодорог только на 70 км. Руководство объединения считало, что «необходимо довести мощности строительных организаций для обеспечения ввода автодорог ежегодно не менее 120 км»[707]. Одновременно с ним, производственное объединение «Сургутнефтегаз» одной из главных проблем нефтегазового освоения называло отставание строительства автодорог и объектов инженерного обеспечения[708].

Данные из приложения 36, позволяют нам сделать вывод, что темпы строительства автодорог организациями Минтрансстроя СССР протяженностью 141,6 км (1976 г.) и 173,9 км (1977 г.) в северных районах Западной Сибири совершенно не устраивали руководство нефтегазовых ведомств. Вследствие этого, на первом этапе строительства автодорог не была преодолена транспортная изолированность районов нового промышленного освоения. Для ускоренного сооружения транспортной инфраструктуры требовалась новая стратегия и укрупнение автодорожных организаций.

Главную роль в формировании новой стратегии автодорожного строительства сыграло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 мая 1977 г. «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977-1980 годах»[709]. В директивах постановления отмечалось, что в Западной

---

[705] Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 117.
[706] Донгарян Ш.С. Подвиг созидателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. М., 2006. Вып. 19. С. 111.
[707] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 67. Л. 298.
[708] АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 38. Л. 410.
[709] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 281-288 об.

Сибири создается нефтегазовый комплекс, который «приобретает решающее значение для дальнейшего развития экономики страны»[710]. Основная часть постановления посвящалась вопросам строительства объектов производственного и непроизводственного значения. На Минтрансстрой СССР возлагались функции генерального подрядчика по сооружению автомобильных дорог и аэродромов[711].

Постановление обязало Минтрансстрой СССР ускорить темпы автодорожного строительства. На 1978-1980 гг. правительственным заданием Минтрансстрою поручалось ввести в эксплуатацию 739 км автодорог. Построить автодорожный мост через Юганскую Обь в районе г. Нефтеюганска, с вводом его в эксплуатацию в 1981 г. Осуществить строительство и ввод в эксплуатацию взлетно-посадочных полос на Уренгойском газоконденсатном месторождении в 1978 г., на Холмогорском и Северо-Варьеганском нефтяных месторождениях, на Вынгапурском и Комсомольском газовых месторождениях в 1978-1980 гг. Основными заказчиками выступали Миннефтепром, Мингазпром и Минэнерго СССР. Для этого предполагалось постепенное наращивание темпов строительства автодорог вплоть до 1980 г. Увеличение программы автодорожного строительства было связано со сложными задачами, которые поставило советское правительство перед министерствами ввести в эксплуатацию 40 новых месторождений. Нефтегазовым предприятиям поручалось к 1980 г. увеличить добычу нефти до 350 млн тонн и газа в количестве 155 млрд куб. метров[712].

Для осуществления крупномасштабной программы по строительству автодорог ЦК КПСС и Совет Министров разрешили в 1977 г. в составе Минтрансстроя создать специализированный дорожно-строительный главк – Главзапсибдорстрой[713]. С принятия этого постановления начинался новый этап автодорожного строительства, который представил новые возможности для улучшения системы управления и материально-технического снабжения, с целью преодоления негативных тенденций в сооружении автодорог Западно-Сибирского

---

[710] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 835. Л. 281.
[711] Там же. Д. 835. Л. 282 об.
[712] Там же. Д. 835. Л. 281 об.
[713] Там же. Д. 835. Л. 286.

нефтегазового комплекса. Предполагалось это сделать силами двух трестов «Нижневартовскдорстрой» и «Тюменьдорстрой». В 1977 г. «Нижневартовскдорстрой» был усилен новым строительным управлением № 941 и автобазой № 105, которые были созданы в п. Новоаганск, с целью освоения Варьеганского месторождения нефти[714]. Дополнительно, трест «Тюменьдорстрой» получил задание на освоение Уренгойского газоконденсатного месторождения. В первом квартале 1977 г. в составе треста было образовано строительное управление № 942, с местонахождением в Новом Уренгое. Управлению поручалось строительство транспортной инфраструктуры для организаций Мингазпрома[715].

Формирование управления осуществлялось на базе строительного участка надымского СУ-934. Начальником строительного управления был назначен Виктор Ионович Ситников, который зарекомендовал себя как опытный руководитель и организатор автодорожного строительства. В 1977 г. первым крупным строительным объектом СУ-942 стала взлётно-посадочная полоса аэропорта «Ягельное». Сооружение полосы начинало 15 первопроходцев-дорожников СУ-942[716]. Однако спешно сформированное управление не смогло развернуть широкомасштабные строительно-монтажные работы в аэропорту «Ягельное». Кроме всего прочего, причиной невыполнения плана стал срыв поставок Колчеданским заводом ЖБИ плит ПАГ-14 на сооружение взлетной полосы Нового Уренгоя[717].

В 1977 г. Минтрансстрой установил тресту «Тюменьдорстрой» напряженный годовой план по строительству автодорог протяженностью 82 км. Трест успешно справился с заданием и передал в эксплуатацию нефтяникам, газовикам и другим заказчикам 94 км автодорог. Программа по вводу автодорог была полностью выполнена стройуправлениями № 904, 905. Однако, годовой план строительства аэродромов и промышленных объектов трестом был

[714] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 35. Л. 64.
[715] Князева С.С. Дороги, ставшие судьбой... Новый Уренгой, 2007. С. 14.
[716] Там же. С. 15, 19-22.
[717] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 128.

выполнен только на 94%. За 1977 г. большое отставание в тресте допустили уренгойское СУ-942 – 2,7 млн рублей, сургутское СУ-943 – 1,6 млн[718].

Кроме того, с 1977 г. в тресте «Тюменьдорстрой» прирост программы строительства автодорог осуществлялся за счет Надымского и Уренгойского газодобывающих районов. Партийно-правительственное постановление от 16 мая 1977 г. ориентировало предприятия на строительство 10 УКПГ на Медвежьем и Уренгойском газоконденсатных месторождениях. По данным Главтюменнефтегаза и Тюменгазпрома, для успешного освоения углеводородных месторождений северных районов Западной Сибири в 1978-1980 гг. требовалось проложить не менее 1068 км автодорог[719]. Этот показатель шел в разрез с постановлением правительства, где было утверждено на 30% меньше автодорог (740 км), чем по заявкам нефтегазовых ведомств. Первоначально, после выхода постановления 1977 г. интересы региональных ведомств по вопросам транспортного освоения месторождений Крайнего Севера сильно расходились с видением правительства.

Но в январе 1978 г. это расхождение нивелировалось новым поручением Совета Министров СССР от 25.01.1978 года[720]. Корректировка произошла главным образом по объектам Миннефтепрома СССР. В 1979-1980 гг. планировалось построить 580 км автодорог в районе нефтегазовых месторождений Западной Сибири (приложение 37). Это означало то, что было необходимо ввести в эксплуатацию на 200 км автодорог больше, чем это предусматривалось постановлением от 16 мая 1977 г., принятым партией и советским правительством.

В последней трети 1970-х гг. отсутствие круглогодичной транспортной инфраструктуры на Ямале и бездорожье газовых районов требовало ускоренного строительства автодорог. Изначально, Минтрансстроем планировалось, что темпы сооружения автодорожных коммуникаций в газовых районах должны были

[718] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 7. Л. 140-141.
[719] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6746. Л. 4.
[720] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2392. Л. 301-304.

превалировать над нефтедобывающими районами Ханты-Мансийского округа. На деле межпромысловые и внутрипромысловые автодороги на Крайнем Севере строились очень медленно. В 1978 г. Ямало-Ненецкий окружком КПСС отмечал, что в течение года предприятия Минтрансстроя СССР построили 5 км межпромысловых автодорог, и только на следующий 1979 г. планировалось ввести около 60 км автодорог[721].

В 1978 г. сооружение автомагистрали Новый Уренгой – аэропорт и межпромысловых автодорог Уренгойского месторождения находилось под строгим лабораторным контролем треста «Тюменьдорстрой». Для этого производственно-технический отдел треста реализовывал меры по повышению качества СМР в СУ-942 и СУ-934. В подразделениях осуществлялся пооперационный контроль за строительством конструктивных элементов автодорог. Строго наказывались работники, допустившие некачественное ведение работ[722]. Таким образом, в конце 1970-х гг. к строительству транспортных объектов на Ямале предъявлялись высокие требования к качеству, так как приходилось учитывать фактор вечной мерзлоты и постоянной низкой температуры на территории газовых районов.

Медленно расширялась сеть автодорог на газовом месторождении Медвежье. В 1976-1977 гг. на месторождении не было построено ни одного километра автодорог. И только к 1978 г. сеть внутрипромысловых автодорог месторождения достигла 19,4 км. Дорожные строители СУ-934 треста «Тюменьдорстрой» обеспечили проезд по радиальной автодороге УКПГ-3 – УКПГ-1 Медвежьего газового месторождения. Круглогодичный проезд к месторождению существенно облегчал работу строителям и газовикам. На сооружении автодорог Медвежьего была применена новая конструкция земляного полотна, строившаяся на кочковатой тундре, что позволяло уменьшить объём земляных работ на 360 куб. м грунта[723]. Всего, в 1976-1979 гг. на Медвежьем

[721] ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1522. Л. 28.
[722] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 288. Л. 209.
[723] Марманов И.Д. Северные были. Екатеринбург, 2002. С. 81.

месторождении СУ-934 предусматривало ввести в эксплуатацию 54 км автодорог с твердым покрытием. Однако фактически было построено 40 км автодорог[724]. Отставание строительства транспортной инфраструктуры объяснялось нехваткой строительных материалов, особенно бетонных плит.

В конце 1970-х гг. ведомственная принадлежность автодорог стала серьёзным препятствием на пути формирования автодорожной сети Севера Западной Сибири. В ноябре 1978 г. Свердловский филиал института «Гипротюменнефтегаз» по заданиям, утвержденным Миннефтепромом, разработал технико-экономические обоснования строительства межпромысловых автодорог для транспортного обслуживания групп месторождений в Нижневартовском районе: Варьеганское – Тагринское месторождения длиной 46 км; Гун-Еганское-Хохряковское месторождения – длиной 105 км; Покачевское - Нонг-Еганское месторождения – до железной дороги Сургут – Уренгой (разъезд Покачевский разъезд) – длиной 46 км[725]. Филиал института «Гипротюменнефтегаз» просил Тюменский облисполком для включения в титул строительства межпромысловых автодорог подрядному тресту «Нижневартовскдорстрой» обратиться с представлением в Минавтодор РСФСР о приравнивании их к автодорогам областного значения[726].

В декабре 1978 г. облисполком сделал запрос в Минавтодор РСФСР с целью приравнивания межпромысловых автодорог Миннефтепрома СССР, проектируемых в районах Среднего Приобья Тюменской области к автодорогам областного значения. В свою очередь Минавтодор РСФСР счел невозможным приравнять межпромысловые автодороги к областному значению, так как сеть автодорог в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах являлась преимущественно ведомственной транспортной инфраструктурой Главтюменнефтегаза и Тюменгазпрома[727].

---

[724] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 239г. Л. 68-69; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93.
[725] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6099. Л. 254.
[726] Там же. Д. 6099. Л. 254.
[727] Там же. Д. 6099. Л. 255-256.

Инициатива Тюменского облисполкома, которая предполагала начало постепенной передачи ведомственных автодорог нефтегазовых предприятий в сеть автодорог областного значения натолкнулась на нежелание Минавтодора РСФСР принимать ведомственные автодороги в сеть общего пользования, что собственно подразумевало выделение дополнительного финансирования на их содержание и ремонт. На тот момент Минавтодор РСФСР не имел специализированных дорожно-ремонтных организаций на Севере Западной Сибири, способных содержать и ремонтировать автодорожную сеть нефтегазовых ведомств.

Отсутствие регламентации по содержанию, ремонту ведомственных автодорог и закрепленных за ними организаций на Севере Тюменской области привело Миннефтепром СССР к неординарному решению. В марте 1979 г. приказом Миннефтепрома, в связи с ростом объёмов работ по ремонту автодорог и обустройству нефтегазовых месторождений, в объединении «Нижневартовскнефтегаз» был сформирован новый дорожно-ремонтный трест «Нижневартовскнефтедорстройремонт»[728]. Формировался трест на базе Нижневартовского управления автомобильных дорог объединения «Нижневартовскнефтегаз». В качестве структурных подразделений в тресте «Нижневартовскнефтедорстройремонт» было создано Нижневартовское ДРСУ № 1 и ДРСУ № 2[729]. В 1979 г. трест «Нижневартовскнефтедорстройремонт» осуществлял эксплуатацию, ремонт и содержание автодорог общей протяженностью 1607 км, в том числе: 373 км с бетонным покрытием, 374 км с грунтово-лежневым покрытием. Кроме того, трестом было построено 860 км зимних автодорог[730].

Основной причиной создания дорожно-ремонтных организаций являлось недовольство руководителей нефтегазовых объединений отставанием строительства автодорог предприятиями Минтрансстроя СССР. Например,

[728] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 223. Л. 9.
[729] Там же. Д. 223. Л. 9-10.
[730] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 104. Л. 3-4.

руководитель НГДУ «Нижневартовснефть» Р.И. Кузоваткин говорил, что «в дорожном строительстве мы должны в значительной мере полагаться на самих себя, придется, видимо, серьёзно нам заняться и дорогами»[731]. По всей видимости, реагируя на неоднократные просьбы хозяйственных руководителей Миннефтепром СССР разрешил создавать собственные дорожно-ремонтные тресты.

Расширение территории транспортного освоения приводило к серьёзным разногласиям организационного характера между дорожными строителями и нефтяниками. В 1978 г. партком треста «Нижневартовскдорстрой» критиковал предприятия нефтяной промышленности за несогласованность и позднее информирование о направлениях строительства автодорог и объёмах работ. Эти сведения предоставлялись тресту в период составления титульных списков. В результате, дорожно-строительному предприятию ежегодно приходилось пересматривать структуру подразделений: СУ-941 (в п. Новоаганск) оказалось в отрыве от своих объектов (от п. Вынгапура на 180 км, от п. Радужный на 80 км). В итоге, положение усугубилось ещё тем, что нефтяники пересмотрели свои прежние планы размещения нефтегазодобывающих управлений. Вследствие этого, получился отрыв дорожных строителей от нефтяников и возникла необходимость создания в п. Радужный и на ст. Ноябрьская дополнительных строительных участков[732].

В июне 1978 г. на собрании актива работников транспортных предприятий и строительных организаций Тюменской области, первый секретарь Нижневартовского горкома С.Д. Великопольский сетовал на то, что трестом «Нижневартовскдорстрой» ежегодно «вводится по 70 километров бетонных дорог, а необходимо строить в два-три раза больше»[733]. Особенно остро ощущалось отсутствие автодорог на новых нефтяных площадях. Сдерживалось

---

[731] Аганбегян А.Г. Сибирь не понаслышке. М., 1981. С. 160.
[732] Тимофеев В. Насущные проблемы дорожно-строительного треста // Автомобильные дороги. 1978. № 6. С. 32.
[733] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6656. Л. 30.

строительство на Варьеганском, Мыхпайском, Аганском и Покачевском месторождениях.

В 1978 г. сургутское СУ-904, строившее автодороги на Быстринском, Федоровском, Холмогорском нефтяных месторождениях объединения «Сургутнефтегаз» планировало построить 20 км[734]. Фактически СУ-904 ввело в эксплуатацию автодороги только на Быстринском месторождении протяженностью 16,2 км[735]. Тем самым, на объектах объединения «Сургутнефтегаз» нарушалось опережающее строительство автодорог с твердым покрытием, которое предусматривалось еще партийно-правительственным постановлением 1969 г.

В целом за 1978 г. дорожно-строительным трестам не удалось выполнить план по сооружению автодорог в Западной Сибири на объектах Миннефтепрома и Мингазпрома СССР. Выполнение плана характеризовалось следующими данными: «Нижневартовскдорстрой» - 91,8%, «Тюменьдорстрой» – 96,8%. Кроме того, в тресте «Нижневартовскдорстрой» отмечалась неудовлетворительная организация земляных работ, что сказалось на общем темпе дорожно-строительных работ[736]. Годовой план строительства автодорог в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса был установлен правительственным заданием, согласно которому поручалось строительство автодорог общей протяженностью 202 км, а фактически было построено 197,2 км[737]. В 1978 г. Главзапсибдорстрой отмечал, что главной проблемой являлось несвоевременная поставка плит покрытия Главстройпромом на объекты трестов «Нижневартовскдорстрой» и «Тюменьдорстрой»[738].

Необходимо отметить, именно по этой причине в 1978 г. замедлилось строительство автодороги Тюмень – Тобольск, тогда было построено всего 7,7 км с твердым покрытием. В течении строительного сезона коллективу СУ-932

---

[734] АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 160. Л. 1.
[735] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 289. Л. 102.
[736] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2469. Л. 92.
[737] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 163-165.
[738] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2469. Л. 93.

оказывалась всесторонняя техническая помощь. Руководство треста постоянно выезжало на трассу для организации дорожно-строительных работ. Однако тресту не удалось мобилизовать строительное управление на выполнение плана по вводу очередного участка автодороги длиной 15 км. Помимо этого, препятствовало ускорению строительства автодороги Тюмень – Тобольск низкая трудовая дисциплина, нерациональное использование рабочего времени, отставание строительства жилья, вследствие этого в СУ-932 фиксировалась нехватка рабочих кадров[739].

В 1978 г. на собрании актива работников строительных организаций Тюменской области председатель Тобольского горисполкома Л.П. Желнин с горечью отмечал, что «тоболяки давно мечтают получить современную автомагистраль Тюмень – Тобольск, но вопрос строительства оттягивался из-за отсутствия проектно-сметной документации»[740]. Председатель горисполкома предлагал силами строительных организаций города приступить к работе по решению вопроса сооружения автомагистрали Тюмень – Тобольск[741].

Сотрудники Главзапсибдорстроя, проанализировав производственно-хозяйственную деятельность трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой», пришли к выводу, что кроме проблем в материально-техническом снабжении, имелись недостатки, зависевшие во многом от дорожно-строительных предприятий (нерациональная организация производства, неэффективное использование трудовых и материально-технических ресурсов). Всё это свидетельствовало о наличии значительных внутрипроизводственных резервов в трестах[742].

В конце 1970-х гг. медленно внедрялись прогрессивные методы организации строительства с целью повышения качества и темпов строительства автодорог. В тресте «Тюменьдорстрой» слабо были охвачены бригадным

---

[739] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 8. Л. 116.
[740] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6656. Л. 32.
[741] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6656. Л. 34.
[742] Козырев Г.Н., Васильев А.М. Главзапсибдорстрой и его тресты в десятой пятилетке // Автомобильные дороги. 1979. № 3. С. 28.

подрядом тобольское СУ-931 и тюменское СУ-932. В организации социалистического соревнования допускалось много упущений и формализма. Проверка выполнения обязательств носила случайный характер[743].

Между тем, в сургутском СУ-904 работала одна из лучших комплексно-механизированных бригад в Минтрансстрое СССР, которую возглавлял машинист экскаватора В.И. Заяц. Бригада состояла из 30 человек. В начале десятой пятилетки бригада приняла социалистическое обязательство – пятилетнее задание на разработку грунта с погрузкой в автотранспорт и укладкой в земляное полотно автодорог грунта в объёме 2,6 млн куб. м, которое планировалось выполнить за 3,5 года, а всего за пятилетку уложить 4 млн куб. м грунта. Плановое задание было выполнено досрочно 25 октября 1978 г. (ко Дню 60-летия ВЛКСМ). Бригадой было погружено и уложено в земляное полотно автодорог Сургутского района – 2,6 млн куб. м грунта при хорошем качестве выполненных работ[744]. По предприятиям Главзапсибдорстроя бригада добивалась производительности труда на 1 работающего при плане 92,6 куб. м грунта, фактически составляла 126,2 куб. м или 136%. Кроме того, комплексно-механизированная бригада В.И. Зайца в СУ-904 добивалась повышенных норм выработки по экскаваторам на 91%, бульдозерам на 66% и автогрейдерам на 40%[745].

В некоторых подразделениях треста активно внедрялся бригадный подряд. Особенно в надымском СУ-934 и уренгойском СУ-942. В 1978 г. этим методом в тресте «Тюменьдорстрой» было выполнено 49% от общего объема строительно-монтажных работ. В СУ-917 треста «Нижневартовскдорстрой» в конце десятой пятилетки комплексно-механизированные бригады трудились под девизом «Сделать больше имеющимися ресурсами»[746].

Кроме бригадного подряда, в развитии хозяйственного расчета в подразделениях Главзапсибдорстроя произошло внедрение подряда в масштабах

---

[743] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 8. Л. 117-118.
[744] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6746. Л. 26-27.
[745] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1978. Л. 89-90.
[746] Чередников Ю.Ф. Строительство дорог в Западной Сибири // Автомобильные дороги. 1979. № 7. С. 4.

строительных участков (среди мастеров и производителей работ). Участковый подряд, впервые примененный в тресте «Уфимдорстрой», с 1978 г. получил широкое распространение в иных организациях. Также по этому методу работали участки в тресте «Тюменьдорстрой». Главной особенностью участкового подряда являлось то, что в него включались не только работники, занятые на СМР, но и работники подсобно-вспомогательного производства. Участковый подряд имел существенные преимущества перед бригадным: появлялись более широкие возможности маневрирования рабочими кадрами и материально-техническими ресурсами; снижалась потеря рабочего времени благодаря возможности широкого и оперативного перераспределения дорожно-строительных машин и рабочих[747].

Внедрение бригадного в стройуправлениях Минтрансстроя СССР, расширение сети строительных подразделений трестов на Севере Западной Сибири в 1977-1978 гг. привели к позитивным сдвигам в строительстве автодорог и аэродромов. Данные приложения 36 показывают, что если в 1977 г. тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» построили 173,9 км, то уже в 1978 г. значительно ускорилось сооружение автодорог во всех нефтегазодобывающих районах, где было введено в эксплуатацию 213 км автодорог с твердым покрытием (рост на 39 км). При этом увеличение темпов автодорожного строительства происходило также за счет расширения применения безвыторфовочного метода на обустройстве месторождений, внедрения в автодорожное строительство двухстадийного метода, использование новых прогрессивных материалов на сооружении автодорог и аэродромов (дорнит, водопропускные трубы из гофрированной стали).

Однако в 1977-1978 гг. трестом «Нижневартовскдорстрой» было построено незначительное количество аэродромного покрытия - 9,1 тыс. м². Это было связано с тем, что в Нижневартовском нефтедобывающем районе аэродромное строительство расширялось только за счет строительства дополнительных взлетно-посадочных полос в аэропорте г. Нижневартовска. В эти же годы трест

[747] Костиков В.М. Участковый подряд в Главзапсибдорстрое // Автомобильные дороги. 1979. № 6. С. 10-11.

«Тюменьдорстрой» усиленно наращивал темпы строительства аэродромов. Подразделениями треста было введено в эксплуатацию 196,4 тыс. м² аэродромного покрытия. Это обуславливалось тем, что в 1977-1978 гг. трест «Тюменьдорстрой» вышел на освоение Уренгойского газоконденсатного месторождения, где неподалеку от Нового Уренгоя силами СУ-942 строился крупный аэропорт в Ягельном; СУ-943 осуществляло капитальный ремонт аэропорта Сургута; СУ-931 – аэропорта Ханты-Мансийска, СУ-932 расширяло аэропорт «Рощино»[748].

В конце 1970-х гг. тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» периодически привлекались горисполкомами к строительству внутригородских автодорог, которое ранее велось ограниченно подразделениями Минтрансстроя СССР. В 1978 г. «Нижневартовскдорстрой» построил 5,9 км внутригородских автодорог. Трестом была произведена реконструкция автодорог в г. Нижневартовске по ул. Менделеева, построена открытая стоянка АТК с подъездной автодорогой длиной 1,93 км. В п. Мегион СУ-920 построило автодорогу до железнодорожной станции протяженностью 2 км[749].

В 1979 г. СУ-909 треста «Нижневартовскдорстрой» зарекомендовало себя на строительстве автодороги в г. Нижневартовске по ул. Мира протяженностью 8,4 км[750]. Эта бетонная трасса позволила разгрузить сеть городских дорог от тяжелого транспорта, перенаправив его по окраине тогдашнего города[751]. В целом, данные треста показывают, что очень медленно развивалась сеть автодорог в городах и поселках Нижневартовского нефтедобывающего района. В конце 1970-х гг. сеть автодорог Мегиона составляла 4 км, в котором не было организовано автобусное движение[752].

---

[748] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 288. Л. 214, 481; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 289. Л. 623.
[749] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 165.
[750] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 211.
[751] Кириллов В. Новая дорога // Ленинская правда. 1979. 20 декабря.
[752] Стась И.Н. Урбанизация Ханты-Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990-х гг.): дисс. … канд. ист. наук. Тюмень, 2014. С. 177.

В строительстве объектов городской транспортной инфраструктуры принимал участие трест «Тюменьдорстрой», который за 1978-1979 гг. осуществил строительство внутригородских автодорог общей протяженностью 5,6 км[753]. Трестом был осуществлён ввод автодороги к водозабору г. Сургута. В 1978 г. Сургутский горисполком предложил произвести расширение и реконструкцию автодороги в аэропорт. К 1 октября 1979 г. вторая полоса автодороги была досрочно введена трестом в эксплуатацию[754].

В конце 1970-х гг. вовлечение новых месторождений с более низкими технико-экономическими данными приводило к увеличению капитальных вложений в автодорожное строительство. В орбиту транспортного освоения входили новые месторождения: Лянторское, Салымское, Тепловское, Повховское, Мыхпайское, Варьеганское, Васюганское нефтяные месторождения. В этот период началось транспортное строительство на Уренгойском газоконденсатном месторождении в условиях арктической тундры. В 1977 г. дорожно-строительные тресты Минтрансстроя СССР на Севере Западной Сибири потратили на строительство автодорог 133 млн руб. Однако уже в 1978 г. - 160,5 млн руб., 1979 г. – 177,5 млн капитальных вложений (приложение 38).

Между тем, в структуре капитальных вложений дорожно-строительных трестов существовали значительные различия. В 1978 г. объём работ треста «Тюменьдорстрой» превышал на 13 млн руб. аналогичные затраты на строительство транспортной инфраструктуры по тресту «Нижневартовскдорстрой». Это объяснялось тем, что «Тюменьдорстрой» приступил к строительству аэродрома в п. Уренгой и дорогостоящих автодорог в районах ямальской тундры. В тоже время строительно-монтажные работы по тресту «Нижневартовскдорстрой» возрастали в связи с тем, что началось строительство автодорог на труднодоступных Повховском, Варьеганском нефтяных месторождениях. Поэтому «Нижневартовскдорстрой» перехватил первенство у треста «Тюменьдорстрой» по объёму СМР и освоению

[753] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л 143.
[754] Там же. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10.

нефтегазовых месторождений. Для их транспортного освоения в структуре треста «Нижневартовскдорстрой» было создано 3 новых стройуправления. Кроме того, дорожные строители треста начали интенсивнее осваивать Вынгапурское газовое месторождение[755].

Учитывая фактор роста финансирования автодорожного строительства, вместе с тем становилось очевидно, что производственных мощностей дорожно-строительных трестов Минтрансстроя не вполне хватает для ускорения сооружения транспортной инфраструктуры нефтегазового комплекса. В 1979 г. поручение Совета Министров СССР по строительству автомобильных дорог на объектах Миннефтепрома не было выполнено. Трест «Тюменьдорстрой» для объединения «Сургутнефтегаз» должен был построить 49,5 км автодорог. Но было введено в постоянную эксплуатацию 25,9 км, так как трест не получил дорожные плиты. Нефтегазовое ведомство основной причиной срыва плана считало слабое материально-технического снабжение и недостаток строительных мощностей подрядных организаций[756]. Однако допускаемые отставания не всегда сводились к недостаткам материально-технического снабжения. В управлениях дорожно-строительных трестов в числе причин, приводивших к невыполнению государственного плана, являлись бесхозяйственность, неисполнительность и нарушения, связанные финансовой и производственной дисциплиной.

В конце 1970-х гг. в тресте «Тюменьдорстрой» было допущено много ошибок при планировании, контроле за качеством СМР. В 1979 г. на автодороге Тюмень – Тобольск наблюдалось низкое качество дорожного покрытия, которое допускало СУ-932. Для повышения качества автодорог в строительных управлениях проводились взаимопроверки качества. В 1979 г. аппарат треста провел 6 проверок, а также усилился контроль качества заказчиком объекта и авторским надзором проектных институтов[757].

---

[755] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 158, 163.
[756] АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 108. Л. 406.
[757] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 160-161.

Одновременно с этим руководство дорожно-строительных трестов не занималось экономическим анализом работы структурных подразделений. В частности, начальники отделов и ведущие инженеры не проявляли достаточной гибкости в концентрации сил и средств на важных транспортных объектах. В трестах отмечались нарушения хозяйственно-финансовой дисциплины, необоснованное удорожание отдельных видов работ. В 1980 г. акты ревизий СУ-904 показали, что в течении пяти лет строился склад для хранения цемента, на который было затрачено вдвое больше капитальных вложений, чем положено по смете[758]. По этой причине, а также за неоднократный перерасход фонда заработной платы начальник СУ-904 был освобожден от занимаемой должности.

В третьем квартале 1980 г. был выявлен перерасход заработной платы в СУ-909, СУ-917, СУ-920, СУ-941 и СУ-951 треста «Нижневартовскдорстрой» в размере 824 тыс. руб. Основными причинами перерасхода фонда заработной платы рабочих явились недостатки в организации производства работ и в использовании механизмов и транспортных средств на объектах строительства. Руководители строительных подразделений получили строгий выговор за неудовлетворительную хозяйственно-финансовую деятельность. Между тем, управляющему трестом был объявлен выговор за непринятие мер по организации производства работ на строительстве автодорог в 2-3 смены и экономного расходования средств[759]. Поэтому в 1980 г. Главзапсибдорстрой поручил тресту «Нижневартовскдорстрой» вести борьбу с бесхозяйственностью в подведомственных строительных подразделениях и принять все необходимые меры по завершению строительства объектов, начатых в 1975-1977 гг. Главк поставил основную задачу перед предприятием – это повышение качества автодорог, передаваемых нефтегазодобывающим предприятиям[760].

Одновременно с этим в автодорожных трестах увеличивался государственный план по строительству транспортных объектов. Поэтому

---

[758] ГАСПИТО. Ф, 2836. Оп. 1. Д. 11. Л. 192.
[759] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 130. Л. 23 об.
[760] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 2.

дорожным строителям приходилось интенсивно наращивать темпы сооружения автодорог. Однако построенные автомагистрали на так называемой «плавающей насыпи» не выдерживали планового срока эксплуатации. Дорожное покрытие деформировалось и разрушалось вследствие неотработанной технологии. Если на территории Самотлорского месторождения дорожные строители довольно успешно применяли новую технологию, то на других нефтегазоносных территориях строительство автомагистралей на болотах велось с нарушениями технологических процессов. В 1980 г. сургутское СУ-904 связывало перерасход заработной платы и содержание избыточной численности рабочих с деформацией автодороги, построенной на торфяных основаниях. Интенсивное движение тяжелой техники на месторождении привело к разрушению земляного полотна и твердого покрытия автодороги. Поэтому дорожные строители были заново привлечены на восстановление этой трассы[761]. В целом за 1980 г. в тресте «Тюменьдорстрой» выросло отставание по генподряду на 22 млн руб., из них 3 млн руб. за счет незавершенного строительства автодорог в 1980 г. Неудовлетворительно обстояло дело в СУ-932 на трассе Тюмень – Тобольск, ввод автодороги за год составил 1 км. В тресте снижалась производительность труда, но зато отмечался рост заработной платы на 10%[762].

Однако, мероприятия, осуществляемые руководством Главзапсибдорстроя по наведению производственной и хозяйственно-финансовой дисциплины, в дорожно-строительных трестах не давали результата. В них росло количество объектов незавершенного строительства. Ощущалась необходимость координации автодорожных трестов на месте, а не со стороны главка, который находился на расстоянии сотен и тысяч километров и не всегда поспевал за меняющейся ситуацией транспортного освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В 1980 г. выполнение поручения советского правительства составило 81,6% (приложение 37). Прирост строительства автодорог к уровню 1979 г. на нефтяных месторождениях составил 1%. Таким

[761] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 56-57.
[762] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 11. Л. 190.

образом, в 1978-1980 гг. поручение советского правительства по сооружению автодорог в нефтегазодобывающих районах было выполнено всего на 85,8%.

Острота проблемы транспортного освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в конце 1970-х гг. отмечалась руководством Тюменской области. Секретарь Тюменского обкома КПСС Г.И. Шмаль в интервью академику А.Г. Аганбегяну говорил о том, что проблема транспорта сдерживала весь нефтегазовый комплекс, который «в буквальном смысле временами ни вздохнуть, ни выдохнуть не может»[763]. По его мнению, темпы строительства автодорог могли и должны были быть выше.

Расширение транспортного освоения в арктических районах Ямала и освоение менее крупных месторождений предъявляли к развитию автодорожного строительства новые требования, особенно к темпам и качеству сооружения транспортных коммуникаций. Опыт прошлого и характер дальнейшего развития нефтегазового комплекса продемонстрировал, что для осуществления стратегии интенсивного развития дорожно-строительной отрасли необходимо усиление подразделений Минтрансстроя СССР, то есть создание крупных строительных объединений. Эти предприятия планировалось бесперебойно обеспечивать материально-техническими ресурсами с целью ускорения строительства автодорог. Поэтому строительно-монтажные работы ориентировались в основном на привозные материалы. В конце 1970-х гг. также назрела необходимость организации производства сборного железобетонного покрытия ПАГ-14 на Севере Западной Сибири, чтобы обеспечить опережающее строительство транспортной инфраструктуры для добывающих предприятий нефтегазового комплекса[764].

Кроме того, в северные районы Тюменской области основная часть грузов завозилась речным транспортом. К концу 1970-х гг. на период активной навигации приходилось ¾ годового объёма перевозок. Тем не менее, из-за

---

[763] Аганбегян А.Г. Сибирь не понаслышке. М., 1981. С. 159.

[764] Аганбегян А.Г., Орлов Б.П., Бызов С.В., Харитонова В.Н. Новый этап развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Сибирь в едином народнохозяйственном комплексе. Новосибирск, 1980. С. 261.

недостаточной пропускной способности речной транспорт работал с большим напряжением, так как отсутствовало рациональное взаимодействие между другими видами транспорта. В связи с этим, к концу 1970-х гг. стало вполне очевидно, что строившаяся железная дорога Сургут – Уренгой, не сможет решить проблему создания круглогодичных транспортных коммуникаций вследствие низкой пропускной способности железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – Сургут[765].

Увеличение добычи нефти и газа в десятой пятилетке выдвигали в качестве задачи на перспективу формирование опорной транспортной сети ЗСНГК. Это могло быть достигнуто за счет завершения строительства железной дороги Сургут – Нижневартовск, которая оформила транспортную сети Сургутского и Нижневартовского нефтедобывающих районов в сочетании с сетью внутри- и межпромысловых автодорог[766].

Таким образом, в 1977-1980 гг. автодорожное строительство на Севере Западной Сибири продемонстрировало значительный рост, который был в основном достигнут интенсивными методами. В дорожно-строительных трестах увеличивалось количество строительных подразделений. Вместе с тем, в строительстве автодорог стали применяться массово новые технологические процессы строительства и прогрессивные материалы: возведение земляного полотна на «плавающей насыпи», двухстадийное сооружение дорожного покрытия, геотекстильные материалы (дорнит, терфил). Однако предприятия слабо внедряли эффективные методы организации труда: бригадный и участковый подряд.

В связи с этим темпы автодорожного строительства никак не устраивали заказчиков. Поэтому в исследуемый период не были преодолены противоречия между нефтегазовыми ведомствами и Минтрансстроем СССР и по проблеме темпов строительства автодороги Тюмень – Тобольск с руководством Тюменской

---

[765] Аганбегян А.Г., Орлов Б.П., Бызов С.В., Харитонова В.Н. Новый этап развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. … С. 262.

[766] Кобылковский Г.П., Шишков Ю.Ф., Лисов В.А. Комплексное развитие транспорта нефтегазоносных районов Западной Сибири // Промышленный транспорт. 1979. № 5. С. 4.

области. Противоречия между ведомствами и региональной властью вели к несогласованности в автодорожном строительстве, которые приводили к срыву ввода транспортных объектов в северных районах Западной Сибири. Формирование автодорожной сети приобрело дробный локальный характер с выделением главных нефтедобывающих районов Сургутского и Нижневартовского. В Уренгойском и Надымском газодобывающих районах ведомственная сеть автодорог находилась на этапе формирования. Следовательно, межрайонная транспортная связь в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах не была обеспечена автомобильными дорогами. Коммуникация территорий нефтегазового освоения достигалась за счет взаимодействия речного и железнодорожного транспорта, при использовании авиации в труднодоступных и заболоченных районах.

3.3. Форсирование автодорожного строительства (1980 – 1991 гг.)

Автодорожные коммуникации играют определяющую роль в экономическом развитии Севера Западной Сибири. Данный вид коммуникации занимал особое место в связи с необходимостью организации круглогодичного транспортного сообщения. В начале 1980-х гг. нефтегазодобывающие районы Тюменской области не имели развитой автодорожной сети. Главным образом юг области был прочно связан автодорогами. В этой связи, увеличение протяженности автодорог круглогодичного действия в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах Тюменской области являлось наиболее приоритетной задачей для развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Вместе с тем, автодорожная проблематика стремительно разрасталась в пространстве-географической очерченности промышленного освоения отдаленных северных районов Западной Сибири. Строительство автодорог осуществлялось в трудных природно-климатических и геологических условиях, так как эту территорию отличала сильная заболоченность, подтопляемость и наличие огромного количества рек, озёр и проток, осложнявших строительство.

На рубеже 1970-х–1980-х гг. временное ускорение строительства автодорог в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса не позволило преодолеть бездорожье газовых районов Ямала и связать автодорогами районные центры Ханты-Мансийского округа. Насущной необходимостью нефтегазового комплекса являлось интенсивное транспортное освоение вновь открытых нефтегазовых месторождений. Экономия на капитальных вложениях в автодорожное строительство приводила к повышенным вложениям в геологоразведку, бурение, нефтедобычу. Так, ещё при соблюдении стратегии опережающего строительства автодорог в конце 1960-х–1970-е гг. можно было бы сократить капитальные вложения на 17% при создании Нижневартовского нефтедобывающего района. Поэтому перераспределение части финансирования нефтегазовой промышленности в пользу автодорожного строительства представляло возможность избежать перерасхода 1 млрд руб. капитальных вложений[767].

В 1980 г. автодорожные тресты Минтрансстроя СССР ввели в эксплуатацию автодорог общей протяженностью 350 км: «Тюменьдорстрой» - 141 км; «Нижневартовскдорстрой» – 209 км[768]. Между тем, документы производственных объединений «Юганскнефтегаз», «Сургутнефтегаз» свидетельствуют о невыполнении государственного плана по автодорогам трестом «Тюменьдорстрой. В 1980 г. «Юганскнефтегаз» указывал на необеспечение ввода автодорог на 12 км[769]; «Сургутнефтегаз» – на 14,5 км[770]. Большое отставание допустил трест «Нижневартовскдорстрой» для предприятий объединения «Нижневартовскнефтегаз» – на 41 км[771].

Замедление темпов автодорожного строительства отражалось на промышленном освоении новых нефтегазовых месторождений. По

---

[767] Харитонова В.Н. Формирование Нижневартовского промышленного узла // Тенденции экономического развития Сибири (1961-1975 гг.). Новосибирск, 1980. С. 228.
[768] ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1.
[769] Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска. Ф. 48. Оп. 1. Д. 358. Л. 376.
[770] АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 183. Л. 442.
[771] АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 541. Л. 321; Там же. Ф. 126. Оп. 1. Д. 495. Л. 25.

воспоминаниям заместителя министра нефтяной промышленности СССР Ш.С. Донгаряна в начале 1980-х гг. плановые показатели по добыче нефти и газа постоянно срывались[772]. Поэтому в начале 1980 г. было проведено совещание у секретаря ЦК КПСС В.И. Долгих, курировавшего нефтегазовый комплекс. На этом совещании, были подняты основные проблемы нефтегазового освоения. В нем приняли участие партийные, советские и хозяйственные руководители Тюменской области. В числе главных проблем, связанных с падением нефтегазодобычи, было отмечено отставание сооружения межпромысловых и внутрипромысловых автодорог, а также медленное строительство автодорожных коммуникаций между городами и посёлками. Кроме того, повсеместная «нехватка песка и грунта для отсыпки на болотах площадок под кусты скважин, промысловые сооружения, для строительства постоянных и временных автодорог. Ежегодная потребность в песке и грунте только для объектов нефтяной промышленности составляла более 100 млн куб. метров»[773]. Для выполнения этого объёма работ требовалось ежегодное пополнение автосамосвалами «Татра» - на 3-4 тыс. единиц, также были необходимы новые импортные экскаваторы и бульдозеры, способные работать при низких температурах на строительстве автодорог. «В то время для нефтяников строилось 170 км в год, - вспоминал Ш.С. Донгарян, - а нужно было 750»[774].

В результате было подготовлено постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. № 241 «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса»[775]. В его директивах отмечалось, что одной из главных причин сдерживания развития нефтегазового комплекса является отставание строительства автодорог. Согласно этому постановлению, в г. Нижневартовске планировалось создание дорожно-строительного объединения в структуре Главзапсибдорстроя Минтрансстроя

---

[772] Донгарян Ш.С. Подвиг созидателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. М., 2006. Вып. 19. С. 112.
[773] Донгарян Ш.С. Указ. соч. С. 113.
[774] Там же. С. 113-114.
[775] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 202-227.

СССР. К строительству автомобильных дорог также были привлечены строительные предприятия РСФСР, Украинской, Белорусской, Литовской, Латвийской, Эстонской, Узбекской и Казахской ССР. По заданию партии и советского правительства Министерству транспортного строительства и союзным республикам поручалось сооружение автодорог с твердым покрытием для предприятий нефтегазового комплекса в следующем количестве: в 1981 – 665 км, 1982 – 830 км, 1983 – 830 км[776].

4 декабря 1980 г. приказом министра транспортного строительства СССР, в целях улучшения руководства автодорожным строительством на Севере Западной Сибири и координации деятельности дорожно-строительных организаций союзных республик, было организовано объединение «Запсибдорстрой» с местом постоянной дислокации в г. Нижневартовске. Автодорожные тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» вошли в состав объединения. А объединение «Запсибдорстрой» получило широкие функции генерального подрядчика по сооружению автомобильных дорог на Севере Западной Сибири[777]. Начальник дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» в 1981-1999 гг. А.И. Каспаров вспоминал, что «дорожным строителям объединения поставили трудную задачу – за пятилетку увеличить объёмы строительства втрое, доведя их ввод в эксплуатацию в 1985 году до 900 километров ежегодно»[778].

Существенно укрепили производственные мощности автодорожного строительства на Севере Западной Сибири строительно-монтажные организации союзных республик СССР, ставшие субподрядчиками объединения «Запсибдорстрой». В конце 1980 г. на территории ЗСНГК союзными республиками было сформировано 8 дорожно-строительных трестов и управлений: Совет Министров РСФСР - трест «Сибдорстрой» в г. Тобольске, Совет Министров Украинской ССР – «Укртюмендорстрой» в п. Ноябрьский;

[776] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 205-206.
[777] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-2.
[778] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 80.

Совет Министров Белорусской ССР – «Белнефтедорстрой» в г. Нижневартовске; Совет Министров Литовской ССР – ДСУ-12 в п. Когалым; Совет Министров Латвийской ССР – «Латтюмендорстрой» в п. Вынгапуровский; Совет Министров Эстонской ССР – «Эстсургутдорстрой» в п. Пим (Лянтор); «Узтюмендорстрой» в п. Нях[779].

В 1980 г. Минавтодору РСФСР было поручено в 1981-1983 гг. построить и ввести в действие 160-километровый перегон с капитальным типом покрытия, который должен был стать опорным участком автомагистрали Тобольск – Сургут. Заказчиком автодороги выступал Миннефтепром СССР[780]. В 1981 г. «Сибдорстрой» начал строительство «с первого колышка» участка автодороги протяженностью 40 км. В перспективе автомагистраль должна была соединить нефтегазодобывающие районы Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов с общесоюзной автодорожной сетью[781]. Однако Минавтодор РСФСР не выполнял подрядных работ для нефтегазовых ведомств в автономных округах. Таким образом, автодорожные организации Минавтодора стали вовлекаться в сооружение автодорог на Севере Западной Сибири в качестве субподрядчика строительства автотрассы Тобольск – Южный Балык – Сургут. Тем временем, Минтрансстрой СССР как генеральный подрядчик по автодорожному строительству в Западной Сибири должен был осуществлять обустройство нефтегазовых месторождений.

Помимо того, к строительству автодорог на Севере Западной Сибири были привлечены военные строители. В конце 1980 г. по решению правительства из г. Мукачёво Украинской ССР на Север Тюменской области в г. Сургут была передислоцирована 60-я отдельная дорожно-строительная бригада. Основные её части разместились в п. Барсово. Отдельные батальоны дислоцировались в Ноябрьске, Надыме и Новом Уренгое. Сургутская дорожно-строительная бригада принимала участие в сооружении автодорог вдоль газопровода Уренгой – Помары

[779] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6524. Л. 85-88.
[780] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7171. Л. 24.
[781] Николаев А. А. К новым трудовым рубежам для народного блага // Автомобильные дороги. 1981. № 5. С. 4.

– Ужгород, обустройстве компрессорных станций и промышленных объектов. Личный состав бригады также выполнял задачи в семи строительных объединениях Миннефтегазстроя СССР[782].

В 1981 г. Главтюменнефтегазом разрабатывалось 40 нефтегазовых месторождений, 23 из них были введены в эксплуатацию во второй половине 1970-х годов[783]. К этому времени, 17 месторождений из тех 23, которые были введены ранее, не располагали автодорогами с твердым покрытием[784]. Анализ деятельности главного дорожно-строительного предприятия на Севере Западной Сибири – треста «Тюменьдорстрой» показывал, что с 1976 по 1981 гг. фактический объём автодорожного строительства увеличивался в 2,2 раза, а по государственному плану он должен был увеличиваться в 3,7 раза. Расхождение этих цифр свидетельствовало о значительном превышении потребностей в автодорогах над производственными возможностями автодорожного треста. На 1981 г. дефицит автодорог с усовершенствованным покрытием в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса составлял 750 км[785].

Трудная обстановка сложилась на строительстве автодороги Тюмень – Тобольск. Медленное сооружение трассы стало предметом анализа Совета Министров РСФСР, перед которым оправдывался Минтрансстрой СССР. В январе 1981 г. руководство министерства информировало Совет Министров и Тюменский облисполком, что основной причиной невыполнения СМР и ввода автодороги в 1978-1980 гг. являлись неблагоприятные погодные условия. Так, в 1980 г. затяжная весна и частые дожди не позволили обеспечить возведение устойчивого земляного полотна. Планом на 1981 г. трестом «Тюменьдорстрой» предусматривалось выполнить все те же 15 км, как и ранее[786]. Большие надежды

---

[782] Дворецкий В., Заенчковский В. Дороги судьбы: 1 декабря 2009 года - юбилей Сургутской дорожно-строительной бригады // Сургут-регион. 2009. 18-24 декабря. С. 2.
[783] Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977-1989). Тюмень, 2006. С. 35.
[784] Чуриков Л.И. Состояние и проблемы транспортного освоения Западной Сибири // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень, 1982. Вып. 56. С. 77.
[785] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 12. Л. 6.
[786] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6524. Л. 124.

по усилению строительства Минтрансстрой СССР возлагал на созданное ПСМО «Запсибдорстрой» во главе с опытным руководителем А.И. Каспаровым.

В сложившейся ситуации дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» начало осваивать северные районы Западной Сибири. Главной целью объединения в качестве генерального подрядчика являлось строительство магистральных и внутрипромысловых автодорог с твердым покрытием к нефтегазовым месторождениям, а также аэродромов для Министерства гражданской авиации СССР. В 1981 г. автодорожные тресты объединения развернули строительство межпромысловых автодорог на Федоровском и Холмогорском месторождениях. Помимо того, интенсивно сооружались автодороги внутрипромыслового назначения на Средне-Балыкском, Мамонтовском, Лянторском, Правдинском, Когалымском, Восточно-Сургутском месторождениях[787]. Однако в 1981 г. объединению «Запсибдорстрой» не удалось выполнить план по сооружению автодорог с твердым покрытием. В постоянную эксплуатацию было введено 542 км, но государственным планом предусматривалось 653 км[788].

На срыве планов дорожно-строительного объединения сказывались нехватка ИТР и рабочих кадров. Слабая укомплектованность автодорожных трестов водителями и механизаторами препятствовала ускорению строительства автодорог на месторождениях. Особые сложности представляла транспортировка бетонных плит в труднодоступные районы Ямало-Ненецкого автономного округа. Отсутствие производственной базы автодорожных трестов в этом районе не позволяло накапливать запасы материалов для поточного сооружения автодорог в строительный сезон. Кроме того, в некоторых дорожно-строительных трестах объединения отмечалось снижение контроля над технологией возведения дорожного покрытия. В частности, трест «Сургутдорстрой» существенно отставал по техническим показателям покрытия автодорог в объединении «Запсибдорстрой». В 1981 г. трест построил 115 км автодорог. При этом из них 40

[787] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 49-56.
[788] Там же. Д. 4. Л. 138-139.

км автодорог (33%) были приняты государственными комиссиями с оценкой «удовлетворительно». Остальные 75 км (66%) введены в эксплуатацию с оценкой «хорошо» и «отлично»[789]. Однако в ряде трестов, таких как «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» ввод автодорог с оценкой «хорошо» и «отлично составлял более 90%[790].

В начале 1980-х гг. в объединении «Запсибдорстрой» не выполнялись планы строительства автодорог трестами «Сургутдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой». Впрочем, в строительных организациях союзных республик отмечалось перевыполнение планов автодорожного строительства, которые являлись субподрядчиками предприятий Минтрансстроя. В 1981 г. на промысловых объектах объединения «Сургутнефтегаз» дорожные строители Эстонской и Литовской ССР перевыполнили годовой план и досрочно сдали автодороги в эксплуатацию[791]. При сравнении показателей можно отметить, что тресты прибалтийских республик выполняли незначительный объём работ, чем тот же «Сургутдорстрой» (приложение 39). Кроме того, на субподряде треста «Сургутдорстрой» работали дорожные строители Белорусской ССР, которые обустраивали Локосовское месторождение.

В 1982 гг. объединение «Запсибдорстрой» сдало в эксплуатацию взлетно-посадочную полосу Ноябрьского аэропорта. Привлеченные дорожно-строительные организации союзных республик способствовали досрочному введению ВПП в Ноябрьске[792]. В этом районе на строительстве автодорог и аэродромов были задействованы «Укртюмендорстрой» и «Латтюмендорстрой».

Совместно с дорожными строителями союзных республик ПСМО «Запсибдорстрой» достигло плановых показателей по вводу автодорог. Это было осуществлено путем образования новых дорожно-строительных организаций. В марте 1982 г. был организован трест «Надымдорстрой» в связи с необходимостью расширения транспортного освоения Медвежьего и Уренгойского

[789] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 136.
[790] АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 223. Л. 168.
[791] АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 247. Л. 514.
[792] ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1682. Л. 34.

газоконденсатных месторождений. Однако начальная деятельность новых трестов показывала, что главными проблемами трестов становились создание производственной базы на новом месте и укомплектование кадрами строительных подразделений. В 1982 г. автодорожные тресты «Сургутдорстрой» и «Надымдорстрой» не выполняли плановых заданий по возведению автодорог в связи с нехваткой строительных мощностей, недостатком кадров водителей[793]. В интервью окружной газете управляющий трестом «Надымдорстрой» В.А. Борисов признавал, что было допущено отставание в обустройстве Уренгойского месторождения. Строители трестов «Надымгазпромстрой» и «Уренгойгазпромстрой» завершили комплексное обустройство УКПГ-8 и УКПГ-9 и готовились к переходу на УКПГ-10. Однако дорожно-строительный трест проложил автодороги только до УКПГ-5[794].

В июле 1982 г. Тюменский обком КПСС принял постановление «О работе объединения «Запсибдорстрой» по увеличению объемов и улучшению качества дорожного строительства, обеспечению активного участия коллективов в социалистическом соревновании за ускорение суточной добычи одного миллиона тонн нефти и одного миллиарда кубических метров на промыслах области»[795]. В центре внимания анализа работы объединения оказались, прежде всего, темпы автодорожного строительства и качество транспортных объектов. Тюменский обком КПСС отмечал, что объёмы строительства автодорог не соответствуют потребностям развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Не выполнялось правительственное задание по вводу автодорог в эксплуатацию, что привело серьезному отставанию в их строительстве на Уренгойском газовом месторождении.

В деятельности дорожно-строительных трестов и их управлений имелись серьёзные недостатки. Практически не использовались резервы по увеличению объёмов и улучшению качества автодорожного строительства. В постановлении

---

[793] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 138.
[794] Пойдет ли дорога впереди? // Красный Север. 1982. 22 октября.
[795] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7453. Л.1а-8.

была затронута деятельность партийных органов. Отмечалось, что горкомы КПСС упускали из поля зрения работу партийных организаций дорожных строителей, не оказывалась им помощь в улучшении социально-бытовых условий. Особенно острой критике подвергся трест «Тюменьдорстрой», который не принял исчерпывающих мер по выполнению постановления бюро обкома КПСС по обеспечению ежегодного ввода 25 км на автодороге Тюмень – Тобольск[796].

Первая половина 1980-х гг. характеризовались массовым применением новой техники и нетканых синтетических материалов в автодорожной отрасли Севера Западной Сибири. В 1981-1983 гг. возведение насыпей автомобильных дорог сопровождалось использованием водопропускных труб из гофрированной стали, которое возросло почти в 4 раза: с 127 до 499 тонн[797]. В 1982-1983 гг. усиливалось внедрение синтетических материалов (дорнита) на меж- и внутрипромысловых автодорогах: с 82 до 180,3 км (в 2 раза). Этот материал укладывался под железобетонные плиты, что способствовало повышению устойчивости дорожного покрытия автодороги[798].

В качестве методов экономического стимулирования автодорожного строительства использовалось социалистическое соревнование. В 1983 г. дорожные строители треста «Тюменьдорстрой» были награждены переходящими Красными знаменами ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ЦК ВЛКСМ за перевыполнение социалистических обязательств по сооружению автодорог[799]. Кроме того, все дорожно-строительные тресты союзных республик участвовали в социалистическом соревновании. Тресты «Укртюмендорстрой» и «Латтюмендорстрой» занимали первые места в социалистическом соревновании. На протяжении 1981-1984 гг. дорожные строители Украины и Латвии на территории Ямало-Ненецкого автономного округа выполнили строительно-

[796] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7453. Л. 5-6.
[797] АОАГН, Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 135.
[798] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 162.
[799] Автомобильные дороги. 1984. № 6. С. 3.

монтажных работ на 138,5 млн рублей, ввели в постоянную эксплуатацию 238,2 км автодорог с твердым покрытием[800].

Открытые на этой территории уникальные газоконденсатные месторождений создали надёжную сырьевую базу для ускоренного развития газовой промышленности, что послужило основной причиной строительства автодорожных коммуникаций в арктических районах Ямала. Начальная промышленная эксплуатацию Ямбургского и Уренгойского газовых месторождений осуществлялась без автомобильных дорог с твердым покрытием, что обостряло проблемы транспортного сообщения газодобывающих предприятий. В 1983-1984 гг. Мингазпром СССР начал проводить совместные организационные мероприятия с Минтрансстроем и властями Тюменской области для усиления темпов строительства транспортной инфраструктуры на Ямале. Протоколы выездных заседаний Мингазпрома СССР освещают непрерывную работу по обустройству Уренгойского и Ямбургского газоконденсатных месторождений. Их транспортное освоение поручалось объединению «Запсибдорстрой», которому необходимо было осуществить сооружение автодорог в 1983 г. протяженностью 90 км, в 1984 – 110 км. В совместных заседаниях принимали активное участие первые руководители Тюменского облисполкома, Тюменского обкома, заместители министра транспортного строительства, представители дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой». Основным заказчикам являлся Мингазпром, который поручил объединению сооружение автодорог в две технические стадии и приступать к эксплуатации только по окончанию первой стадии. Эта стадия предполагала укладку бетонных плит без омоноличивания стыков[801].

В автодорожном строительстве двухстадийный метод применялся согласно действующему в то время нормативному документу «Инструкция по проектированию автодорог нефтяных промыслов Западной Сибири» (ВСН 26-80 утвержденный Миннефтепромом СССР). Под двухстадийным методом

[800] ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1719. Л. 1-2.
[801] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811. Л. 239-240.

строительства автодороги понималось то, что на первой стадии осуществлялись проектно-изыскательские работы и сооружалась временная транспортная магистраль. На второй стадии выполнялось её доведение до необходимых параметров капитальной дороги. Обеспечение всех норм и технологических процессов строительства при данном методе позволяло снизить затраты на сооружение земляного полотна и ускорить ввод автодороги. Обе эти стадии должны быть увязаны на этапе проектирования в единый комплекс так, чтобы затраты на первой стадии являлись составной частью общих капиталовложений и построенные на первой стадии железобетонные конструкции максимально использовались на второй стадии[802].

Двухстадийное строительство, практиковавшееся объединением «Запсибдорстрой» способствовало снижению первоначальных капитальных вложений, что позволяло уменьшить объём общего финансирования на первой стадии и увеличивать ежегодный ввод автодорог. Эффективность стадийного строительства существенно повышалась, если экономия первоначальных капитальных вложений направлялась на расширение автодорожного строительства, так как в этом случае появлялась возможность ускорить благоустройство автодорожной сети[803].

Однако внедрение новых технологических процессов в транспортное освоение газовых районов Ямала характеризовалось отставанием опережающего строительства автодорог к городам, поселкам и промысловым объектам (в основном к УКПГ, КС). Сказывалась на этом и значительная удаленность Уренгойского газового района. К 1984 г. сооружение автодорог на Уренгойском газоконденсатном месторождении должно было быть закончено. Однако дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» не справился с установленным заданием по вводу в эксплуатацию автодорог на Уренгойском месторождении. Основной причиной невыполнения задания на сооружение

---

[802] Казарновский В.Д., Табаков Н.В., Лейтланд В.Г. Двухстадийный метод строительства промысловых дорог // Автомобильные дороги. 1985. № 12. С. 27.
[803] Проблемы развития транспорта СССР. Единая транспортная сеть. М., 1981. С. 117.

автодорог являлась нестабильная работа треста «Уренгойдорстрой»[804]. Данные по вводу автодорог показывают, что в 1981 г. было введено лишь 28% запланированного объёма, в 1982 г. – 61%, в 1983 г. – 67%. В конце XI пятилетки дефицит автодорог с твердым покрытием составил 238 км[805]. В декабре 1981 г. Новоуренгойский горком КПСС отмечал, что интенсификация строительных работ сдерживалась из-за медленной доставки грузов от причалов в город и на месторождения. Основной причиной являлось отставание СУ-942 треста «Тюменьдорстрой». За 10 месяцев 1981 года были построены и сданы только пятая часть из 50 км межпромысловых автодорог. «Темпы, прямо скажем, черепашьи» – резюмировал Новоуренгойский горком[806].

Примечательно, что уроки автодорожного строительства 1960-х–1970-х гг. в нефтяных районах Ханты-Мансийского округа не были учтены. На Ямале также нарушался принцип опережающего строительства автодорожных коммуникаций для газодобывающих предприятий.

Одновременно с этим, медленно осуществлялся общий прирост сети автодорог в районах интенсивного нефтегазового освоения. В 1983 г. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» намеревалось построить и досрочно сдать в эксплуатацию 765 км, но оказалось введено 776 км автодорог (согласно постановлению партии и правительства от 20 марта 1980 г. поручалось ввести 830 км)[807]. Необходимо подчеркнуть, что план автодорожного строительства для нефтегазодобывающих предприятий в объединении «Запсибдорстрой» корректировался Минтрансстроем с разрешения Госплана СССР. Это привело к сокращению годового плана ввода автодорог по объединению «Запсибдорстрой» в связи с превышением строительных возможностей предприятия. Таким образом,

---

[804] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7958. Л. 31.

[805]Скоробогатова В.И. Экономическая оценка последствий отставания транспортной инфраструктуры (на примере Уренгойского ПУ) // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб. науч. тр. ИЭ и ОП СО АН СССР. Новосибирск, 1987. С. 133-134.

[806] Дубина Н.И. Знать задачи, видеть перспективу, не забывать о цели // Правда Севера. 1981. 15 декабря.

[807] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 104.

в 1983 г. «Запсибдорстрой» справился с облегчённым плановым заданием по вводу автодорог.

В марте 1983 г. комиссия Президиума Совета Министров СССР по вопросам развития нефтегазового комплекса при Госплане СССР предложила программу «О развитии в Западной Сибири сети автодорог, железнодорожного и водного транспорта». В этой программе большое значение придавалось автодорожному строительству в связи с вовлечением в эксплуатацию новых месторождений, которые требовали дальнейшего интенсивного развития сети автодорог с твердым покрытием. Согласно программе, применительно к развитию и размещению объектов нефтегазового комплекса намечалось построить и ввести в эксплуатацию в 1983-1985 гг. не менее 2,5 тыс. км автодорог и около 5 тыс. км в 1986-1990 гг. и завершить строительство опорной автодороги на Уренгойском месторождении общим протяжением 186 км. Комиссия разработала уникальный на тот момент проект строительства автодороги вдоль двух стволов газопроводов Новый Уренгой – Надым – Советский протяженностью 1000 км, которой следовало обеспечивать бесперебойные поставки грузов при строительстве газотранспортной системы в северных районах Тюменской области. В XII пятилетке планировалось завершить строительство автодороги с твердым покрытием Тобольск – Южный Балык, что должно было обеспечить выход ведомственной автодорожной сети ЗСНГК на автодорожную сеть общего пользования[808]. Таким образом, комиссия по развитию ЗСНГК планировала формирование опорной сети автодорог в северных районах Тюменской области.

В марте 1983 г. Минтрансстрой оспаривал задание Госплана СССР по проекту автодороги Новый Уренгой – Надым – Советский. По его мнению, программа строительства автодорожного строительства была завышенной и необоснованной. В плане по развитию автодорожного строительства в XII пятилетке была завышена цена на 1 км автодороги для Миннефтепрома на 42%, для Мингазпрома – на 48% по сравнению с XI пятилеткой. Минтрансстрой считал

[808] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6795. Л. 57-58.

исключительно трудным задание по строительству автодороги Новый Уренгой – Надым – Советский силами только автодорожных трестов ПСМО «Запсибдорстрой». Для его выполнения Минтрансстрой просил привлечь дорожно-строительные организации союзных республик[809].

Учитывая некоторые замечания по автодорожному строительству и схему развития опорной сети автодорог нефтегазового комплекса, разработанную Госпланом, тем не менее, советское правительство приняло постановление от 26 июня 1984 г. № 673 «О мерах по ускорению строительства транспортных объектов и усилению строительно-монтажных организаций Министерства транспортного строительства в районах Западной Сибири», которое преимущественно нацеливалось на форсированное строительство автодорожных коммуникаций[810].

Совет Министров СССР считал, что для обеспечения нефтегазодобывающих предприятий прочным транспортным сообщением необходимо обеспечить ежегодный ввод в эксплуатацию 940 км автомобильных дорог. Для усиления сооружения автодорог правительством выделялись фонды на строительные материалы, дорожные механизмы, специальное оборудование и транспортные средства. Министерству и его дорожно-строительному объединению «Запсибдорстрой» выделялось 250 экскаваторов, 195 бульдозеров. На 1985 г. планировалось выделить 10 тыс. автотонн грузовых автомобилей, на 1986 – 13 тыс. автотонн. В этом документе правительство также пролонгировало участие союзных республик в строительстве автодорог и утвердило в качестве задания Минтрансстрою сооружение меридиональной автодороги Новый Уренгой – Надым – Советский, которая пересекала автономные округа Тюменской области с севера на юг[811]. В начале 1984 г. с целью выполнения данного задания и

[809] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7759. Л. 11.
[810] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1772. Л. 105-109 об.
[811] Там же. Д. 1772. Л. 105-106 об.

транспортного освоения Уренгойского газоконденсатного месторождения был создан трест «Уренгойдорстрой»[812].

Однако качественное совершенствование и развитие автодорожных коммуникаций на Крайнем Севере тормозилось из-за отставания строительства автодорог на юге Тюменской области. До начала 1980-х гг. не было завершено сооружение автомагистрали Тюмень – Тобольск, которое велось с 1968 г. На строительстве этой автодороги сказались ведомственные противоречия, природно-климатические и организационные факторы. В 1980 г. автодорога была не построена из-за проливных дождей, которые не позволили отсыпать земляное полотно трассы. В 1981-1982 гг. заданный обкомом КПСС ввод автодороги протяжением 25 км не выполнялся из-за плохой работы субподрядчиков треста «Тюменьдорстрой» - специализированных трестов «Уралстроймеханизация» и «Сибпромэкскавация» и нехватки строительных материалов (битума, щебня)[813]. В январе 1984 г. Тюменский обком КПСС просил Минтрансстрой для соединения областного центра с левобережной частью Тобольска ускорить сооружение автодороги Тюмень – Тобольск на участке Байкал – Ворогушино протяженностью не менее 25 км[814]. Однако из-за разногласий Госплана и Минтрансстроя по вводу автодороги было утверждено на 1984-1985 гг. ежегодное строительство не более 15 км. Для сверхпланового ввода автодороги Тюмень – Тобольск, Минтрансстрой требовал выделить тресту «Тюменьдорстрой» фонды на гранитный щебень из карьеров Свердловской области. В 1985 г. планировалось завершить строительство данной автодороги[815]. Из данных приложения 40 видим, что в 1981 г. было запланировано 15 км, а в 1982-1983 гг. план строительства автодороги составлял 13 км. За 1981-1985 гг. строительство автодороги не превышало 25 км. В апреле 1986 г. были уложены последние километры асфальта на автодороге Тюмень – Тобольск[816]. Таким образом, автодорога соединила Тобольск с

---

[812] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 122-123.
[813] ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 13. Л. 21; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 16. Л. 30.
[814] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7969. Л. 154.
[815] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7969. Л. 156, 160.
[816] Тюменская правда. 1985. 27 апреля.

областным центром. Теперь основное внимание дорожных строителей сосредотачивалось в нефтегазовых районах и на перспективной автодороге Тобольск – Южный Балык.

В первой половине 1980-х гг. с некоторыми препятствиями осуществлялось сооружение автомагистрали Тобольск – Южный Балык. В конце 1982 г. дорожно-строительный трест «Сибдорстрой» просил партийное руководство Тюменской области форсировать отведение земли для автомобильной дороги Тобольскому нефтепроводному управлению, которое выступало в качестве заказчика её строительства. На 1983 г. трест не имел проектно-сметной документации по всей автодороге до конечного пункта – Южного Балыка. Документация была подготовлена только до станции Демьянская[817]. Управляющий трестом «Сибдорстрой» С.С. Шабуров вспоминал, что «эта трасса ни что иное, как сплошные мари и болота по 14 метров глубиной. Работа адова»[818]. В 1985 г. Тюменский обком КПСС отмечал, что основные капитальные вложения в строительство автодороги реализовал Миннефтепром СССР. Но согласно поручению правительства, финансирование автодороги планировалось осуществлять при долевом участии заинтересованных министерств: Мингазпрома СССР, Мингео СССР и Минавтодора РСФСР. Однако данное поручение не претворялось в жизнь. На сооружение трассы выделял финансовые ресурсы только Миннефтепром[819].

Одновременно со строительством стратегической автодороги Тобольск – Южный Балык велось интенсивное строительство в Ханты-Мансийском округе мостовых переходов. В конце 1984 г. был введен в эксплуатацию автодорожный мост через Юганскую Обь возле г. Нефтеюганска. Его строительство осуществил трест «Мостострой-11»[820]. В 1985 г. медленно сооружался мостовой переход через р. Иртыш в районе г. Тобольска, так как было завершено строительство автодороги до левобережной части Тобольска, но моста еще не было построено.

---

[817] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811. Л. 85.
[818] 100 выдающихся дорожников. М., 2007. С. 460.
[819] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7974. Л. 34.
[820] АОАГС. Ф. 188. Оп. 1. Д. 146. Л. 109.

Минтрансстрой отставал от графика подготовки пролетных конструкций тобольского моста из-за загруженности заводов по изготовлению мостовых металлоконструкций на важнейшие пусковые стройки Ямало-Ненецкого округа. Дорожным строителям требовались мостовые переходы, пересекающие р. Табъяха, Аркатабъяха и Аган для дальнейшей прокладки автомагистралей[821].

В середине 1980-х г. сдерживалось автодорожное строительство на Ямбургском газоконденсатном месторождении. Сооружение автодорог должно было опережать выход газовиков на месторождения. Однако буровые предприятия ВПО «Тюменгазпром» не выполняли плановые задания из-за отсутствия инженерного обустройства газовых месторождений: опережающего строительства линий электропередач, баз бурения, в том числе внутрипромысловых и межпромысловых автодорог[822]. В 1984 г. Минтрансстрой предусматривал СМР в объёме 35,0 млн руб. и сдать в эксплуатацию 24 км автодорог. Но работы были выполнены в объёме 25,2 млн руб. или 72,1% и введены в эксплуатацию 14,2 км автодорог. Основными причинами недовыполнения объёма работ и ввода объектов в эксплуатацию стало необеспечение самим Мингазпромом подачи электроэнергии для работы земснарядов, что не позволило произвести объединению «Запсибдорстрой» устройство земляного полотна автодорог в необходимые сроки для обеспечения выполнения годового задания[823].

В 1985 г. частью дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» являлись 6 предприятий: «Нижневартовскдорстрой», «Тюменьдорстрой», «Сургутдорстрой», «Уренгойдорстрой», «Надымдорстрой» и СУ-952, которое напрямую управлялось руководством объединения. В совокупности, во всех этих предприятиях объединения «Запсибдорстрой» объём выполняемых работ составлял 620 млн рублей[824].

---

[821] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 8446. Л. 3-4.
[822] История Ямала. Екатеринбург, 2010. Т. 2. Кн. 2. С. 64.
[823] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 5618. Л. 3.
[824] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 116.

Главным показателем объединения «Запсибдорстрой» в 1981-1985 гг. стало ускорение сооружения автодорог почти в 7 раз (приложение 41). В 1985 г. дорожно-строительное предприятие ввело в эксплуатацию более 900 км автодорог с твердым покрытием. В конце пятилетки ударниками по строительству автодорог являлись тресты «Нижневартовскдорстрой» и «Сургутдорстрой». Данные приложения также свидетельствуют, что в одиннадцатой пятилетке неустойчиво сооружал автодороги трест «Надымдорстрой».

В середине 1980-х гг. особенно ярко проявились недостатки двухстадийности. Отсыпавшееся зимой земляное полотно на промороженных болотах, доводилось до нужного уровня без осадки грунта. Далее следовала укладка бетонных плит. После этого, автодорога, прошедшая первую стадию, вводилась в постоянную эксплуатацию без ожидания консолидации и осадки грунтов земляного полотна. Поэтому, на автодорогах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса отмечались случаи разрушения дорожного покрытия в период интенсивной эксплуатации. Несовершенство этого метода показало то, что дорожно-строительные предприятия начинали осуществлять использование автодороги в период первой стадии. Согласно второй стадии на трассах было необходимо выполнять перекладку покрытия, омоноличивание её стыков. Несоблюдение стадийности строительства промысловых автодорог приводило к снижению их качества[825].

Тем не менее, результатом деятельности объединения «Запсибдорстрой» в первой половине 1980-х гг. явилось дальнейшее развитие автодорожной сети нефтегазовых месторождений. В этот период, автодорожными коммуникациями были соединены Сургут с Когалымом и Ноябрьском; Нижневартовск с Лангепасом и Радужным. В одиннадцатой пятилетке (1981-1985 гг.) дорожно-строительное объединение ввело в эксплуатацию аэродромы Ноябрьска, Советского, Радужного. Кроме того, для приема ТУ-154 и ИЛ-86 было реконструировано 5 аэропортовых комплексов в Сургуте, Нижневартовске,

[825] Казарновский В.Д., Табаков Н.В., Лейтланд В.Г. Двухстадийный метод строительства промысловых дорог // Автомобильные дороги. 1985. № 12. С. 28.

Надыме, Новом Уренгое, Нефтеюганске[826]. Следовательно, автодорожная сеть объединила в единое транспортное пространство Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа.

Отличительной чертой исследуемого периода являлось то, что ход строительства автомобильных дорог внимательно отслеживался партийными и советскими органами власти. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 августа 1985 г. «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986-1990 годах» поручили Миннефтепрому, Мингазпрому и Минтрансстрою выработать программу передачи автодорог нефтегазодобывающих предприятий в единую транспортную сеть РСФСР[827]. Постановление определило новые задачи автодорожного строительства Севера Западной Сибири: осуществить в 1986-1990 гг. строительство и ввод в эксплуатацию 5560 км автодорог для Миннефтепрома и Мингазпрома СССР[828].

В мае 1985 г. на заседании Ханты-Мансийского окружного Совета народных депутатов руководство дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» убеждало окружные власти, что в XII пятилетке осуществит строительство автодорог длиной 5010 км. Кроме того, дорожно-строительное объединение планировало построить 8 аэропортов: в Тобольске, Лабытнангах, Ямбурге, Радужном, Когалыме, Октябрьском, а также на Бованенковском и Пудинском газовых месторождениях[829].

Во второй половине 1980-х гг. были инициированы организационные мероприятия по передаче ведомственных автомобильных дорог в областное производственное объединение «Тюменьавтодор». В конце 1985 г. в Тюмени состоялась конференция «Развитие производительных сил Тюменской области и задачи ускорения научно-технического прогресса». В рекомендациях конференции говорилось, что для дальнейшего совершенствования транспортной

---

[826] Каспаров А.И. Стройки Запсибдорстроя // Автомобильные дороги. 1994. № 8. С. 19.
[827] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799. Л. 7-8.
[828] ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799. Л. 32 об.
[829] ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1538. Л. 10-11.

сети необходимо ускорить передачу Минавтодору РСФСР ведомственной автодорожной сети Главтюменнефтегаза и Тюменгазпрома и на её базе начать формирование опорной сети автомобильных дорог Тюменской области. В рекомендациях подчеркивалось, что Минавтодор РСФСР должен организовать технический надзор за проектированием, строительством и эксплуатацией всех автодорог региона независимо от их ведомственной принадлежности[830].

Дискуссия по вопросу преодоления ведомственности в строительстве автодорог на Севере Тюменской области разгоралась на страницах журнала «Автомобильные дороги». В середине 1980-х гг. речь шла о передаче нефтегазовыми ведомствами автодорог с твердым покрытием в состав общегосударственной автодорожной сети на баланс и техническое обслуживание организациям дорожно-строительных министерств. На Севере Западной Сибири подлежала передаче Минавтодору РСФСР автодорожная сеть Главтюменнефтегаза[831].

В 1986 г. начальник объединения «Тюменьавтодор» Минавтодора РСФСР Ю.В. Куренков в статье отмечал, что в 1986-1990 гг. совокупная протяженность автомобильных дорог нефтегазового комплекса должна была превысить 10 тыс. км[832]. Однако большая часть автодорожных коммуникаций возводилась по ведомственным техническим нормативам. Согласно этим нормативам, ширина дорожного полотна составляла 8 метров, что не соответствовало интенсивности движения транспорта нефгазодобывающих предприятий. Вместе с тем, формирование сети автодорог на Севере Западной Сибири должно было содействовать расселению прибывающего населения. Экспертное мнение Ю.В. Куренкова базировалось на том, что включение ведомственных автодорог в состав общей сети автодорог приведет к повышению их качества строительства, эксплуатации и содержания. К тому же в 1990 г. предполагалось окончание

---

[830] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 8202. Л. 131.

[831] Совершенствование планирования в Минавтодоре РСФСР // Автомобильные дороги. 1985. № 7. С. 4; О передаче ведомственных автодорог // Автомобильные дороги. 1985. № 10. С. 24.

[832] Куренков Ю.В. Нефтегазопромысловые дороги в общую дорожную сеть // Автомобильные дороги. 1986. № 10. С. 20-21.

сооружения автомагистрали Тобольск – Южный Балык, которая планировалась как связующее звено между северной и южной частью Тюменской области с последующим выходом на единую транспортную сеть СССР[833].

Объединенным приказом Миннефтепрома СССР и Минавтодора РСФСР от 24 февраля 1987 г. регламентировалась передача межпромысловых и внутрипромысловых автодорожных коммуникаций на содержание объединению «Тюменьавтодор» протяженностью 1743 км[834]. По этому приказу, в июле 1987 г. Минавтодор сформировал в составе объединения «Тюменьавтодор» управление по ремонту и эксплуатации автодорог «Северавтодор» в г. Сургуте, а также дорожные ремонтно-строительные участки в Нижневартовске и Мамонтово[835]. В 1987-1990 гг. основными задачами управления являлся прием автодорожных коммуникаций добывающих предприятий в единую транспортную сеть и последующая их реконструкция.

В 1987 г. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» достигло почти тысячекилометрового рубежа годового плана по вводу автодорог. Государственные комиссии приняли 983 км автодорог с твердым покрытием[836]. На этапе форсированного строительства автодорог и их передачи на баланс дорожно-ремонтных организаций Минавтодора РСФСР, формируется концепция дальнейшего развития автодорожной сети в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири. Согласно решению Тюменского облисполкома от 22 декабря 1988 г. «Об утверждении опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» планировалось сформировать сеть автодорожных коммуникаций в широтном и меридиональном направлениях. В эту сеть вошли автодороги длиной 5626 км: 1) Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск – Радужный; 2) Сургут – Ноябрьск – Новый Уренгой; 3) Нягань – п. Талинский – Каменное месторождение – Ханты-Мансийск; 4) Мамонтовский – Нефтеюганск – Ханты-Мансийск; 5) Новый

[833] Куренков Ю.В. Указ. соч. С. 21.
[834] АОАГН. Ф. 126. Оп.1. Д. 1605. Л. 151-156.
[835] Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области. … С. 141.
[836] РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 64.

Уренгой – Надым – Советский – Ивдель – Серов; 6) Южный Балык – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск; 7) Радужный – п. Бахиловский – Хохряковский – Нижневартовск – Радужный и другие[837]. Решение облисполкома устанавливало, что вновь сооружаемые автодороги, соединяющие города и вахтовые поселки, впоследствии при вводе в эксплуатацию передавались в состав указанной опорной сети. Ремонт и реконструкция автодорог опорной сети поручались исключительно объединению «Тюменьавтодор»[838]. Таким образом, в этом документе была сформулирована концепция развития опорной сети автодорог не только Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, но и оформлены будущие контуры автодорожной сети Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов Тюменской области.

По воспоминаниям начальника дорожного отдела института «Гипротюменнефтегаз» Н.В. Табакова, ещё «в начале 1980-х годов стало очевидным – сеть дорог по начертанию, параметрам и капитальности не должна формироваться только под нужды нефтегазодобывающей промышленности»[839]. В связи с этим, главной задачей автодорожного строительства на Севере Западной Сибири являлось постепенное преодоление ведомственного подхода.

В 1988 г. в объединении «Запсибдорстрой» наметилось первое незначительное сокращение: было построено на 84 км меньше, чем в 1987 г. (898 км). В 1989 г. строительство автодорог на Севере Западной Сибири сократились до 773 км. На общих темпах строительства автодорожных коммуникаций сказывалось сокращение капитальных вложений со стороны министерств, финансировавших транспортное освоение Севере Западной Сибири. В 1989 г. Мингазпром и Мингео СССР не выделяли капитальных вложений на продолжение строительства автодороги Тобольск – Южный Балык[840]. В июне 1990 г. правительство РСФСР было обеспокоено приостановкой финансирования Миннефтегазпромом СССР сооружения автодороги Тобольск – Южный Балык.

[837] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7454. Л. 97-100.
[838] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7454. Л. 97.
[839] Табаков Н.В. Дороги и нефть // Нефтяная эпопея Западной Сибири. М., 1995. С. 329.
[840] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 150. Д. 787. Л. 73,75.

Республиканские власти просили Совет Министров СССР на 1991 г. выделить целевым назначением 27 млн руб. на ее строительство. В итоге советское правительство дало соответствующее поручение о выделении финансирования на автодорогу Тобольск – Южный Балык[841]. Эти задержки с поступлением капитальных вложений в строительство автодороги не позволяли открыть сквозное автодорожное сообщение между Тюменью и Сургутом, а также задерживали соединение изолированной части автодорог нефтегазодобывающих предприятий с югом Тюменской области.

Снижение капитальных вложений в автодорожное строительство в 1990 г. заставило трест «Сибдорстрой» начать постепенное сворачивание строительно-монтажных работ на автомагистрали Тобольск – Южный Балык[842]. В августе 1990 г. Тюменский облисполком подверг критике концерн «Газпром» за нежелание финансирования сооружения трассы Тобольск – Южный Балык[843].

Однако общее сокращение финансирования строительства автодорог не привело к ликвидации предприятий. В дорожно-строительном объединении «Запсибдорстрой» была создана новая автодорожная организация – трест-площадка «Ноябрьскдорстрой». В 1990 г. автодорожные тресты объединения «Запсибдорстрой» ввели в эксплуатацию 586 км. Итак, данные приложения 42 показывают, что в 1986-1990 гг. дорожные строители для предприятий нефтегазовой промышленности построили более 4114 тыс. км автодорог. Если организации объединения «Запсибдорстрой» были задействованы в северных районах Тюменской области, то «Тюменьавтодор» усиленно сооружал автодорожные коммуникации на юге области. Во второй половине 1980-х гг. «Тюменьавтодор» в южной части Тюменской области построил 1341 км автодорог с твердым покрытием. Общим для дорожно-строительных предприятий Тюменской области являлось то, что в 1988 г. началось сокращение автодорожного строительства. В 1988-1990 гг. по объединению «Запсибдорстрой»

---

[841] ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 162. Д. 757. Л. 68.
[842] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. Л. 276-277.
[843] Позиция исполкома // Тюменская правда. 1990. 5 августа.

строительство автодорог сократилось на 34,5%; по объединению «Тюменьавтодор» на 18,8% (приложение 42). Фактически зоной деятельности «Тюменьавтодора» являлся юг области. Однако после передачи ведомственных автодорог в управление «Северавтодор» (входившее в структуру «Тюменьавтодора» в 1987-1990 гг.) деятельность областного управления осуществлялась на всей территории Тюменской области. Автомобильные дороги, построенные областным управлением являлись главными артериями доставки труб, железобетонных конструкций, оборудования для нефтегазодобывающей промышленности Севера[844].

В конце 1980-х гг. появились первые долгострои в предприятиях объединения «Запсибдорстрой». В 1990 г. объектом долгостроя являлось строительство взлетно-посадочной полосы в Новом Уренгое, которую сооружал трест «Уренгойдорстрой». Начато строительство было в 1981 г. Первоначальным сроком ввода в эксплуатацию являлся 1987 г. Однако, срок ввода в эксплуатацию был перенесён на 1995 г. Медленные темпы строительства были обусловлены недопоставкой строительных материалов и конструкций, недостатком квалифицированных кадров. При сметной стоимости 85,6 млн руб. было освоено 28 млн руб. строительными подразделениями треста «Уренгойдорстрой»[845]. Другим объектом долгостроя стала автодорога Уренгой – Надым – Советский[846]. По данным Г.Ю. Колевой, во второй половине 1980-х гг. из 1180 км намеченных планом ввода по данной автомагистрали было построено всего 108 км[847].

Неблагоприятные условия развития автодорожной отрасли Севера Западной Сибири в годы двенадцатой пятилетки сложились в силу ряда причин. Во-первых, в конце 1980-х гг. усиленно сокращались бюджетные ассигнования в развитие Тюменской области. В 1989 г. капитальные вложения в строительство

---

[844] Сафонова Е.К. На трудовой вахте – тюменские дорожники. М., 1986. С. 6.
[845] ГАТО. Ф. 1112. Оп. 2. Д. 3147. Л. 97.
[846] Марманов И.Д. Северные были. Екатеринбург, 2002. С. 134.
[847] Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири (1964-1989 гг.): дис. … д-ра ист. наук. Тюмень, 2007. С. 109.

нефтегазового комплекса были сокращены на 7%, а в 1990 г. снижены до 15%. В области отмечалось падение промышленного производства на 2%. Существенно отразилось на строительстве снижение административной ответственности за выполнение обязательств, планов и падение трудовой дисциплины. Тюменский обком КПСС нарастание негативных тенденций в экономике связывал с Чернобыльской аварией и землетрясением в Армении[848]. Во-вторых, интенсивно развивавшиеся процессы перестройки хозяйственного механизма привели к упразднению нефтегазодобывающих министерств и ведомств[849]; в-третьих – в 1990-1991 гг. были ликвидированы Минавтодор РСФСР и Минтрансстрой СССР, что обозначило коренную ломку системы управления транспортным строительством в стране[850].

На месте прежних министерства были созданы концерны и корпорации. После ликвидации Минавтодора РСФСР в ноябре 1990 г. управление «Северавтодор» было преобразовано Ханты-Мансийским окрисполкомом в самостоятельное предприятие окружного подчинения. Окрисполком своим решением сконцентрировал все средства по строительству, капитальному ремонту, содержанию и эксплуатации автодорог в бюджете округа на расчётном счете предприятия «Северавтодор»[851]. В связи с этим, в марте 1991 г. руководство управления «Северавтодор» просило произвести разделение баланса с ПРСО «Тюменьавтодор» с последующим вхождением Управления в состав концерна «Росавтодор»[852]. В конце ноября 1991 г. состоялось вхождение дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой» бывшего Минтрансстроя в корпорацию «Трансстрой»[853]. Начальник объединения «Запсибдорстрой» вспоминал, что организации объединения ориентировались преимущественно на прокладку трасс новым месторождениям с использованием сборных плит, тогда

---

[848] ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 9142. Л. 1.
[849] Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960-2000-е гг.). Тюмень, 2010. С. 104-105.
[850] Ведомости Верховного Совета СССР. 1991. № 50. С. 1421.
[851] ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1764. Л. 182.
[852] ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1197. Л. 3-4.
[853] АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 85.

как «Северавтодор» стал массово реконструировать нефтяные автомагистрали с использованием асфальтобетонных смесей[854]. Таким образом, это стало ещё одной причиной того, что в начале 1990-х гг. «Запсибдорстрой» стал терять темпы строительства дорог. Инициативу по строительству и ремонту автодорог перехватило управление «Северавтодор», которое в 1990-е годы станет флагманом автодорожного строительства в Ханты-Мансийском округе.

Показательно, что Минтрансстрою СССР и дорожно-строительному объединению «Запсибдорстрой», совместно с автодорожными трестами союзных республик СССР, удалось ускорить строительство транспортной инфраструктуры. С одной стороны, интенсивно внедрялись новые технологические процессы в сооружение автодорог, что позволяло повысить темпы транспортного освоения северных территорий. С другой стороны, повсеместно применялся экстенсивный подход, путем увеличения числа дорожно-строительных организаций, что приводило к снижению качества построенных автодорог.

Тем не менее, в 1980-е годы на территории Тюменской области было построено 12,3 тыс. км автодорог с твердым покрытием (приложение 43). Основное строительство автодорог велось в северных районах области. В восьмой пятилетке автодорожное строительство для предприятий нефтегазовой промышленности превысило ввод автодорог по югу Тюменской области в 5,4 раза. В 1976-1980 гг. этот показатель составил 4,2 раза. Особенно интенсивно увеличивалось строительство автодорог в XI пятилетке. По сравнению с десятой пятилеткой (1976-1980) автодорожное строительство в одиннадцатой пятилетке (1981-1985) на Севере Тюменской области возросло в 3,2 раза, на юге области в 2,6 раза. В целом, по Тюменской области строительство автодорог увеличилось в 3,1 раза. В годы двенадцатой пятилетки (1986-1990) общие масштабы автодорожного строительства в Тюменской области по сравнению с десятой пятилеткой возросли в 3,8 раз, на севере – в 3,5 раза, на юге – в 4,9 раза.

---

[854] Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М., 2008. С. 107-108.

Значительный вклад в автодорожное строительство внесли предприятия союзных республик. В конце 1991 г. дорожно-строительный трест «Сибдорстрой», входивший в концерн «Росавтодор», ввел в постоянную эксплуатацию трассу Тобольск – Южный Балык. Общая протяженность этой автодороги составляла 470 км, которая являлась единственной транспортной нитью соединяющей северные районы Западной Сибири с единой транспортной системой СССР[855]. В 1980-х гг. дорожные строители треста «Укртюмендорстрой» построили около 400 км внутрипромысловых автодорог на месторождениях Ямало-Ненецкого округа[856]. Широкомасштабную программу транспортного освоения Красноленинского нефтяного месторождения в Ханты-Мансийского округе выполнили дорожные строители треста «Узтюмендорстрой» Узбекской СССР. В 1980-1990 гг. этот трест построил 362 км автодорог для предприятий объединения «Красноленинскнефтегаз»[857].

Таким образом, в 1980-е – начале 1990-х гг. на Севере Западной Сибири форсированными темпами возводились автодорожные коммуникации для нефтегазодобывающих предприятий. В исследуемый период дорожные строители весьма результативно решили задачи строительства автодорог на нефтегазовых месторождениях, что предоставило возможность для создания опорной сети автодорог на этой территории. Ведомственные автодороги были переданы в автодорожную сеть РСФСР. Главным достижением дорожных строителей Западно-Сибирского нефтегазового комплекса являлось установление прочного транспортного сообщения автономных округов с южными районами Тюменской области.

Однако разразившийся политический и экономический кризис в Советском Союзе, ликвидация дорожно-строительных министерств и снижение капитальных вложений в транспортной строительство Тюменской области привели к деградации темпов строительства автодорог. Возросло количество

---

[855] ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 8079. Л. 73

[856] Закордонец Ф.С. Дорожники Украины – нефтяникам Тюмени. Киев, 1987. С. 4.

[857] Узтюмендорстрой, дорожно-строительный трест, 1980-2010 годы. Ханты-Мансийск, 2010. С. 120.

долгостроев. Была прервана связь материально-технического обеспечения в автодорожных организациях Севера Западной Сибири, а также потеряна координация в работе между союзными республиками и организациями Минтрансстроя. Тем не менее, именно в 1980-е гг. автодорожное строительство в северных районах Западной Сибири сделало грандиозный скачок в своем развитии. Дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» построило 7,8 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах. На этих территориях сформировалась мощная база дорожно-строительных предприятий, с которыми связывались дальнейшие перспективы повышения качества строительства автодорог на Севере Западной Сибири.

Заключение

В первой половине 1960-х гг. началось создание нового нефтегазодобывающего района на Севере Западной Сибири. Промышленное освоение открытых нефтегазовых месторождений потребовало решения проблем строительства транспортной инфраструктуры в труднодоступных и заболоченных районах. Отсутствие круглогодичных автодорожных коммуникаций на территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов существенно затрудняло разработку, добычу и транспортировку нефтегазовых ресурсов.

В связи с этим главными задачами организации автодорожной отрасли в северных районах Западной Сибири являлось формирование инженерно-технического обеспечения дорожно-строительных предприятий. В конце 1960-х – начале 1970-х гг. специалисты институтов «Гипротюменнефтегаз», «СоюздорНИИ» разработали и внедрили в строительство автодорог технологию «плавающей насыпи» без предварительного выторфовывания болот. Особенностью строительства автодорог стало двухстадийное сооружение дорожного покрытия и широкое использование синтетических материалов при возведении земляного полотна. Эти меры позволили повысить темпы автодорожного строительства в районах нефтегазового освоения. Но тем не менее из-за форсированных темпов строительства автодорог не было достигнуто высокое качество и долговечность дорожного покрытия.

Ускоренное строительство автодорог в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах потребовало огромного количества строительных материалов. Большая часть материалов завозилась речным флотом из соседних регионов (Томской, Свердловской, Челябинской, Омской, Оренбургской областей, Красноярского края и Целиноградской области Казахской ССР). С конца 1960-х и до начала 1980-х гг. неэффективно были организованы поставки сборных железобетонных плит в автодорожные тресты. Из-за отсутствия материалов тресты нередко срывали планы укладки бетонных плит на автодорогах. В начале 1980-х гг. региональные власти усилили контроль за исполнением заказов на

строительные материалы, что позволило организовать их ритмичную поставку с главных заводов-изготовителей непосредственно к потребителю. Существенным недостатком материального обеспечения автодорожного строительства на Севере Западной Сибири являлась ведомственная разобщенность. Поэтому в транспортном строительстве отмечалась несогласованность в маневрировании материально-техническими ресурсами между предприятиями. В середине 1980-х гг. Минтрансстрой реорганизовал материально-техническое снабжение дорожно-строительных предприятий, осуществлявших подрядные работы в районе нефтегазового комплекса, сосредоточив его управление в дорожно-строительном объединении «Запсибдорстрой». В этот период улучшилось обеспечение предприятий дорожными плитами и другими строительными материалами.

В центре внимания автодорожных организаций находилось формирование парка дорожно-строительной техники. В 1960–1970-е гг. негативное воздействие на него оказывали дефицит запчастей и несвоевременное поступление новой техники. В предприятиях отмечалась неэффективное использование дорожной и транспортной техники, что неоднократно отмечалась в ведомствах. Главную роль в повышении эффективности эксплуатации техники играло социалистическое соревнование, которое имело сильный мобилизационный эффект для сплочения и нацеливания трудовых коллективов на выполнение государственного плана по сооружению автодорог. К 1980-м гг. в автодорожных трестах был сформирован мощный автопарк дорожно-строительных машин и автомобилей. Количество дорожно-строительной техники с 1966 по 1985 гг. увеличилось более чем в 5,8 раз – с 340 до 1966 единиц. Вместе с тем, дальнейшее совершенствование парка машин сдерживалось из-за отсутствия ремонтных баз, запасных частей и квалифицированных специалистов по ремонту автомобилей. В эти организации стала поступать импортная дорожно-строительная и транспортная техника. Пополнение материальной базы привело к повышению механовооруженности труда дорожных строителей.

Весьма сложную задачу представляло формирование системы управления автодорожным строительством на Севере Западной Сибири. С открытия

нефтегазовых месторождений в начале 1960-х гг. последовало создание первых дорожно-строительных подразделений Минтрансстроя СССР. В основе механизма управления автодорожной отраслью лежала четырехзвенная система управления (министерство – главное управление – трест – строительное управление), которая сложилась в Минтрансстрое ещё в середине 1960-х гг. Во второй половине 1960-х – начале 1970-х гг. в структуре Главдорстроя были последовательно сформированы первые автодорожные организации Севера Западной Сибири. Основные изменения в схеме управления автодорожным строительством в дальнейшем были направлены на разделение трестов и выделение из их состава новых предприятий. Впоследствии на их базе формировались новые дорожно-строительные тресты. Главной проблемой развития автодорожных трестов являлась территориальная рассредоточенность строительных управлений и как следствие низкая концентрация производственных мощностей вследствие огромной протяженности территории транспортного освоения.

В основе системы управления трестов лежала линейная и линейно-функциональная структура. Однако отсутствие продуманной схемы координации в строительных подразделениях приводило к конфликтам в дорожно-строительных трестах, что непосредственно отражалось на взаимодействии дорожных строителей с местными властями. Значительно осложнялось координирование дорожно-строительных работ в связи с нехваткой в трестах и строительных управлениях средств телефонной и телеграфной связи. В начале 1980-х гг. советское правительство приняло решение реорганизовать управление автодорожным строительством на Севере Западной Сибири путем создания производственных строительно-монтажных объединений. Для этого в автодорожном строительстве была создана пятизвенная система управления (министерство – главное управление – производственное объединение – трест – строительное управление). Формирование объединения «Запсибдорстрой» позволило усилить сооружение транспортной инфраструктуры в 6,7 раза и повысить концентрацию строительных мощностей. В 1980-1989 гг. было

сформировано шесть автодорожных трестов в Сургуте, Надыме, Новом Уренгое, Ноябрьске, Стрежевом, что создало необходимые условия для форсированного строительства транспортной инфраструктуры в северных районах Западной Сибири.

Непростой задачей в автодорожных предприятиях являлось формирование высококвалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров. За время транспортного освоения было укомплектовано кадрами восемь дорожно-строительных трестов. Во второй половине 1960-х гг., когда на Севере работал единственный трест Минтрансстроя – «Тюменьдорстрой» основной формой комплектования руководящих кадров дорожных строителей и других специалистов являлся прием на месте и перевод из других организаций (в основном из Главдорстроя Минтрансстроя СССР). В 1970-е гг. преобладающей формой пополнения кадров в автодорожных организациях стал прием на месте, а также существенно восполняли ряды дорожных строителей сезонные рабочие (студенческие строительные отряды, временные рабочие). Если в 1976 г. в нефтегазовом комплексе трудилось 4,4 тыс. дорожных строителей, то уже в 1981 г. численность дорожных строителей достигла 10 тыс. человек. С целью их закрепления на местах в автодорожных трестах развивался институт наставничества, который получил всестороннюю поддержку администрации трестов и дорожных ведомств.

Во второй половине 1970-х гг. значительные изменения претерпел качественный состав инженерно-технических работников. В северных предприятиях был достигнут высокий уровень укомплектованности инженерно-техническими работниками, особенно в тресте «Нижневартовскдорстрой». Однако очень медленно снижалась текучесть инженерно-технических и рабочих кадров вследствие неудовлетворительных социальных и жилищно-бытовых условий. После образования объединения «Запсибдорстрой» численность дорожных строителей стала интенсивно увеличиваться в связи с организацией новых трестов и возрастанием строительно-монтажных работ. В целом, в 1976-1985 гг. количество строителей автодорог возросла в 3,5 раза. В 1980-е гг. главной

формой комплектования инженерно-технических и рабочих кадров являлся прием на месте, перевод из организаций Главзапсибдорстроя, а также усилился прием рабочих по вызову предприятия. Повышение квалификации и переподготовка инженерно-технических работников и рабочих кадров осуществлялись в высших учебных заведениях Минтрансстроя, технических школах Главдорстроя и учебных пунктах предприятий.

Минтрансстрой принимал меры по ускоренному формированию социально-бытовой инфраструктуры дорожно-строительных предприятий и преодолению негативных явлений в повседневной жизни дорожных строителей на Севере Западной Сибири. В 1960–1970-е гг. автодорожные организации преимущественно располагали временным жильем, в котором отсутствовали система водоснабжения, канализации и отопления. На начальном этапе транспортного освоения отмечался недостаток детских садов, культурных учреждения и служб бытого обслуживания. Недостаточное внимание хозяйственных руководителей к вопросам социально-бытового обеспечения прибывающих специалистов приводило к повышению текучести кадров в предприятиях. В начале 1980-х гг. усиление строительства жилых домов и объектов социально-бытового обслуживания в дорожно-строительных трестах позволило снизить напряженность в трудовых коллективах. К середине 1980-х гг. в автодорожных трестах Ханты-Мансийского автономного округа возросло количество капитального жилья. Тем не менее, в газодобывающих районах Ямало-Ненецкого округа социально-бытовая инфраструктура отставала от потребностей дорожных строителей, где основным местом проживания являлись вагон-дома, балки и «бамовские дома», собиравшиеся из сборных деревянных конструкций. Неудовлетворительно была организована система общественного питания в дорожно-строительных трестах Ямала. Медленно развивались службы бытового обслуживания в автодорожных предприятиях.

Автодорожное строительство на Севере Западной Сибири прошло несколько этапов эволюции: от сплошного бездорожья в районах нефтегазового освоения, разрозненных локальных сетей ведомственных автодорог и

последующего их включения в общую автодорожную сеть РСФСР. В истории создания и развития автодорожной отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса можно выделить три этапа: 1963-1977 гг., 1977-1980 гг., 1980-1991 гг. Основными критериями выделения этапов стали переломные события в истории транспортного строительства и нефтегазодобывающей промышленности Севера Западной Сибири.

Первый этап (1963 – 1977 гг.) начинается с формирования основных очертаний локальной автодорожной сети на Севере Западной Сибири. Именно в эти годы закладывался фундамент ведомственной автодорожной сети, которая связала между собой месторождения, города и поселки в районах интенсивного нефтегазового освоения. На этом этапе сформировались замкнутые автодорожные сети, которые были ориентированы на предприятия нефтегазовой промышленности. Ведомственные автодороги не имели выхода на общесоюзную сеть автодорог. В автономных округах Тюменской области отсутствовала автодорожная связь между административными районами и их центрами, где связующим звеном выступал речной и железнодорожный транспорт. Поэтому требовались форсированные темпы строительства автодорожных коммуникаций. Но сложные природно-климатические условия Севера предопределили медленное транспортное освоение территории. Помимо того, осложняло задачу освоения отсутствие естественных месторождений строительных материалов и несвоевременная их поставка из других регионов страны.

Автодорожные тресты хронически не выполняли планы по строительству автодорог из-за срыва поставок строительных материалов речным флотом. Тем не менее, усилиями дорожных строителей были возведены внутрипромысловые автодороги на Западно-Сургутском, Шаимском, Трехозерном, Быстринском, Усть-Балыкском, Мегионском, Белозерном месторождениях. Автодорожные коммуникации позволили освоить крупнейшие запасы Самотлорского месторождения. На этом этапе сетью автодорог были соединены некоторые города и поселки Ханты-Мансийского округа: Сургут с Нефтеюганском, Мегион с Нижневартовском, Нефтеюганск с Пойковским. Вместе с тем, началось

освоение газодобывающих районов Ямала, где были возведены первые километры межпромысловых и внутрипромысловых автодорог в условиях вечной мерзлоты на Медвежьем и Уренгойском газоконденсатных месторождениях.

Второй этап (1977-1980 гг.) ограничивается расширением автодорожного строительства в Ямало-Ненецком округе и усилением темпов сооружения автодорог в Ханты-Мансийском округе. В последней трети 1970-х гг. ускорение строительства транспортной инфраструктуры на Севере Западной Сибири осуществлялось интенсивными методами. В автодорожном строительстве стали массово внедряться новые технологические процессы и прогрессивные материалы: двухстадийное сооружение дорожного покрытия, широкое применение геотекстильных материалов. В 1980 г. дорожные строители ввели в эксплуатацию более 300 км автодорог с твердым покрытием.

Однако такие темпы в конце 1970-х гг. никак не устраивали заказчиков, прежде всего, нефтегазодобывающие ведомства. В конце 1970-х гг. обострились противоречия между нефтегазовыми ведомствами и Минтрансстроем, а также между Тюменским обкомом КПСС и Минтрансстроем. Противоречия между ведомствами и региональной властью являлись основной причиной несогласованности в строительстве транспортных объектов нефтегазового комплекса. Формирование автодорожной сети приобрело дробный и локальный характер с выделением главных нефтедобывающих районов – Сургутского и Нижневартовского. Автодорожная сеть в Уренгойском и Надымском газодобывающих районах находилась на стадии строительства межпромысловых и внутрипромысловых автодорог. В это время также не были созданы межрайонные автодорожные коммуникации.

Третий этап (1980-1991 гг.) характеризуется форсированным строительством автодорожных коммуникаций на Севере Западной Сибири и преодолением ведомственного подхода в автодорожном строительстве. В этот период было построено 7,8 тыс. км автодорог для нефтегазодобывающих предприятий. Дорожные строители эффективно решили задачи транспортного освоения нефтегазовых месторождений, что позволило приступить к

формированию опорной сети автодорог. В 1987 г. ведомственные автодороги нефтегазовых предприятий были переданы в общую автодорожную сеть РСФСР. Для содержания указанных автодорог были сформированы дорожно-ремонтные организации. Крупным вкладом автодорожных предприятий нефтегазового комплекса стало преодоление транспортной изолированности Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Главной дорогой, соединившей нефтегазовые районы и юг Тюменской области, являлась автомобильная трасса Тобольск – Южный Балык. Вместе с тем, не были соединены прочной автодорожной связью окружные центры – Ханты-Мансийск и Салехард.

Таким образом, в 1963-1991 гг. автодорожное строительство Севера Западной Сибири осуществило стремительное ускорение. За время нефтегазового освоения дорожные строители ввели в эксплуатацию 9,7 тыс. км автодорог с твердым покрытием в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах. Развитие сети автодорог на месторождениях в сжатый конкретно-исторический период позволило обеспечить круглогодичным транспортным сообщением Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс.

Список использованных источников и литературы

I. Источники

Неопубликованные источники

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).

Фонд 5446 – Совет Министров СССР.

2. Российский государственный архив экономики (РГАЭ).

Фонд 9538 – Министерство транспортного строительства СССР.

3. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).

Фонд 814 –Тюменский областной Совет народных депутатов и его исполнительный комитет

Фонд 1112 – Тюменский областной комитет по статистике.

Фонд 1790 – Управление автомобильных дорог Тюменской области.

Фонд 1952 – Тюменский трест автодорожного строительства «Тюменьдорстрой».

Фонд 2146 – Главное Тюменское производственное управление по нефтяной и газовой промышленности «Главтюменнефтегаз».

Фонд 2233 – Государственный научно-исследовательский и проектный институт нефтяной и газовой промышленности «Гипротюменнефтегаз».

4. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).

Фонд 124 – Тюменский областной комитет КПСС.

Фонд 107 – Ханты-Мансийский окружной комитет КПСС.

Фонд 135 – Ямало-Ненецкий окружной комитет КПСС.

Фонд 2010 – Тюменский промышленный областной комитет КПСС.

Фонд 2697. Первичная партийная организация треста «Надымдорстрой».

Фонд 2836. Первичная партийная организация треста «Тюменьдорстрой».

Фонд 3299. Первичная партийная организация строительного управления № 942 треста «Тюменьдорстрой».

Фонд 3640. Первичная партийная организация строительного управления № 905 треста «Тюменьдорстрой».

Фонд 3654. Первичная партийная организация треста «Уренгойдорстрой».

5. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО).

Фонд 1 – Ханты-Мансийский окружной Совет народных депутатов и его исполнительный комитет.

Фонд 537 – Комитет транспорта, связи и дорог Ханты-Мансийского автономного округа.

6. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО).

Фонд 3 – Ямало-Ненецкий окружной Совет народных депутатов и его исполнительный комитет.

Фонд 181 – Отдел по делам строительства и архитектуры исполкома Ямало-Ненецкого окружного Совета народных депутатов.

7. Архивный отдел администрации г. Сургута (АОАГС).

Фонд 3 – Сургутский городской Совет народных депутатов и его исполнительный комитет.

Фонд 100 – Строительное управление № 904 треста «Тюменьдорстрой».

Фонд 137 – Производственное объединение («Сургутнефтегаз»).

Фонд 188 – Мостостроительный трест № 11 («Мостострой-11»).

Фонд 202 – Сургутский трест автодорожного строительства («Сургутдорстрой»).

8. Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН).

Фонд 79 – Нижневартовский трест автодорожного строительства («Нижневартовскдорстрой»).

Фонд 123 – Производственное строительно-монтажное объединение «Запсибдорстрой».

Фонд 126 – Производственное объединение «Нижневартовскнефтегаз».

9. Отдел по делам архивов департамента по делам администрации г. Нефтеюганска.

Фонд 23 – Строительное управление № 905 треста «Тюменьдорстрой».

Фонд 48 – Производственное объединение «Юганскнефтегаз».

Опубликованные источники

Сборники документов и материалов

1. Административно-территориальное деление Тюменской области (XVII – XX вв.) / Под ред. В.П. Петровой. – Тюмень: ООО ТНЦ «ТюменНИИГипрогаз», ФГУ ИПП «Тюмень», 2003. – 304 с.
2. Галязимов Б.И. Кольцо Самотлора / Б.И. Галязимов. – Свердловск: Сред. - Урал. кн. изд-во, 1976. - 88 с.
3. Закордонец Ф.С. Дорожники Украины – нефтяникам Тюмени / Ф.С. Закордонец, Ю.Т. Нестеренко, Б.А. Первов. – Киев: Будівельник, 1987. – 47 с.
4. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Т. 11 (1966-1970 гг.). – М.: Политиздат, 1986. – 574 с.
5. Нефть и газ Тюмени в документах (1901–1965 гг.) Т. 1. / Ред. В. Клепиков. – Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1971. – 479 с.
6. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов. Т. 5 (1962–1965 гг.). – М.: Политиздат, 1965. – 748 с.
7. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов. Т. 7 (июль 1968 – 1969 гг.). – М.: Политиздат, 1970. – 686 с.

8. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов. Т. 15. Ч. 2. (май 1984 – апрель 1985 гг.). – М.: Политиздат, 1988. – 320 с.
9. Сафонова Е.К. На трудовой вахте – тюменские дорожники / Е.К. Сафонова. – М.: Транспорт, 1986. – 44 с.

Статистические материалы

10. Народное хозяйство РСФСР в 1964 г.: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете Министров СССР. – М.: Статистика, 1965. – 616 с.
11. Народное хозяйство Тюменской области за 50 лет Советской власти: Статистический сборник / ЦСУ при Совете Министров РСФСР. – Омск: Изд-во «Статистика», Омское отделение, 1967. – 301 с.
12. Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. – Тюмень: б.и., 1987.–138 с.
13. Статистический ежегодник: Стат. сб. Тюменская область (1990-2016) / Управление федеральной службы государственной статистики по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу. В 3 ч. Ч. 3. – Тюмень: б.и., 2017. – 345 с.
14. Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы. Стат. сб. – Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1976. – 136 с.
15. Тюменская область в цифрах. 1976–1980 годы. Стат. сб. – Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1981. – 160 с.
16. Тюменская область в цифрах. 1981–1985 годы. Стат. сб. – Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1987. – 96 с.
17. Тюменская область в цифрах. 1986–1990 гг. Стат. сб. – Тюмень, 1991. – 187 с.

Периодическая печать

18. Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик, г. Москва. – 1963-1965, 1991.

19. К победе коммунизма: орган Сургутского районного комитета КПСС, городского и районного Советов депутатов трудящихся Тюменской области, г. Сургут. – 1961–1990.
20. Красный Север: орган Ямало-Ненецкого окружного комитета КПСС и окружного Совета народных депутатов, г. Салехард. – 1963-1990.
21. Ленинская правда: орган Ханты-Мансийского окружного комитета КПСС и окружного Совета народных депутатов, г. Ханты-Мансийск. – 1963-1989.
22. Ленинское знамя: орган Нижневартовского районного комитета КПСС, городского и районного Советов депутатов трудящихся Тюменской области, г. Нижневартовск. – 1968-1983.
23. Правда Севера: орган Новоуренгойского городского комитета КПСС и городского Совета народных депутатов Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области, г. Новый Уренгой. – 1981-1989.
24. Рабочий Надыма: орган Надымского районного комитета КПСС, городского и районного Совета народных депутатов, г. Надым. – 1975-1991.
25. Сургут-регион: общественно-политическая газета, г. Сургут. – 2009-2013.
26. Тюменская правда: орган Тюменского областного комитета КПСС и областного Совета народных депутатов, г. Тюмень. – 1963-1991.

Источники личного происхождения

27. 100 выдающихся дорожников России. – М.: Дортранспечать, 2007. – 489 с.
28. Атаманенко А.Л., Атаманенко П.А., Атаманенко Т.Н. Сургутские были. – Сургут: ГУП ХМАО «Сургутская типография», 2004. – 352 с.
29. Бахилов В.В. Дорога к нефти / В.В. Бахилов. – Свердловск: Средне-Уральское кн. изд-во, 1975. – 112 с.
30. Борода Г.Л. Структура Министерства: характеристика и развитие // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. В 2 т. Т. 1. Под ред. В.А. Брежнева. – М.: Трансстрой, 2004. – С. 121-131.
31. Великопольский С.Д. Мегионский марафон / С.Д. Великопольский, Ю.И. Переплеткин. – Тюмень: Мандрика, 2004. – 382 с.

32. Вучетич Б.Л. Моя судьба – Минтрансстрой // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. В 2 т. Т. 1. Под ред. В.А. Брежнева. – М.: Трансстрой, 2004. – С. 190-201.
33. Герои Самотлора / гл. ред.: Э. Осипян. – Б. м.: б. и., 2015. – 240 с.
34. Главтюменнефтегаз: 40-летняя история Главка в свидетельствах очевидцев, воспоминаниях, документах и фотографиях / Сост. С.Д. Великопольский, Ю.И. Переплеткин. – Тюмень: Мандр и Ка, 2005. – 336 с.
35. Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее: сб. воспом. актив. уч-ков стр-ва автомобил. дорог Ханты-Манс. авт. окр. – Югры. Гл. ред. С.В. Галкин. – Тюмень: Поиск, 2004. – 255 с.
36. Каган Я.М. Все начинается с проекта / Я.М. Каган // Нефтегазостроители Западной Сибири. В 2 кн. Кн. 1. / Антология. – М.: Российский союз нефтегазостроителей, 2004. – С. 223-234.
37. Каспаров А.И. Дорога длинною в жизнь / А.И. Каспаров. – М.: Витязь-Братишка, 2008. – 159 с.
38. Каспаров А.И. Последний герой / А.И. Каспаров // Сибирское богатство. - 2008. – №11. – С. 46-50.
39. Каспаров А.И. Стройки Запсибдорстроя / А.И. Каспаров, В.М. Абрамов // Автомобильные дороги. – 1994. – № 8. – С. 18-21.
40. Каспаров А.И. Эх, дороги… / А.И. Каспаров // Нефтегазостроители Западной Сибири. В 2 кн. Кн. 2. / Антология. – М.: Российский союз нефтегазостроителей, 2004. – С. 232-237.
41. Князева С.С. Дороги, ставшие судьбой... / авт.-сост. С.С. Князева. – Новый Уренгой: б. и., 2007. – 129 с.
42. Круглов Г. Твои дороги, человек / Г. Круглов // Труд, талант, доблесть: В 2-х ч. Ч. 2. / Сост. Е.Э. Павлюць, Б.И. Сушкевич, В.В. Шарпило. – Мн.: Беларусь, 1981. – 392-398.
43. Лоц А.Г. За весну я "оставил" там две пары ботинок / А.Г. Лоц // Сибирское богатство. – 2009. – № 3. – С. 44-47.

44. Майданов В.С. Дороги за горизонт / В.С. Майданов. – Тюмень: Сибирский изд. дом, 2009. – 301 с.
45. Марманов И.Д. Северные были / И.Д. Марманов. – Екатеринбург: Чароид, 2002. – 325 с.
46. Машинов Ю. Фартовый шлях Юрия Шинкаренко / Ю. Машинов // Дороги России XXI века. – 2015. – № 6. – С. 61-74.
47. Омельчук А. Книга Севера: каждый сам открывает свою родину / А. Омельчук; ил. А.С. Кухтерина. – Тюмень: Тюменский дом печати, 2010. – С. 434-439.
48. Сбитнев В.И. Кадры и социальная политика на транспортных стройках // Полвека на благо Отечества, 1954-2004: Транспортное строительство. В 2 т. Т. 1. Под ред. В.А. Брежнева. – М.: Трансстрой, 2004. – С. 157-170.
49. Соратники: поколение Виктора Муравленко / Сост. С.Д. Великопольский, Ю.И. Переплеткин. – Тюмень: изд-во Ю. Мандрики, 2002. – 400 с.
50. СУ-920. 30 лет: Мегион 1971-2001. – Мегион : б. и., 2001. – 34 с.
51. Табаков Н.В. Артерии жизни / Н.В. Табаков // Трудная дорога к нефти. – Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1985. – С. 53-70.
52. Табаков Н.В. Дороги и нефть / Н.В. Табаков // Нефтяная эпопея Западной Сибири. – М.: Нефтяник, 1995. – С. 323-331.
53. Так нам сердце велело...: Нижневартовскому комсомолу посвящается / Гл. ред. Р. Сальманова. – Нижневартовск: Медиа-Экспресс, 2014. – 189 с.
54. Узтюмендорстрой, дорожно-строительный трест, 1980-2010 годы. - Ханты-Мансийск: Полиграфист, 2010. - 127 с.
55. Шишкина Н.А. Нет дороге окончанья… (30 лет тресту «Камдорстрой») / Н.А. Шишкина. – Б. м.: Ganza, 2000. – 208 с.
56. Щербина Б.Е. Рубежи нефтяного края / Б.Е. Щербина. – Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, Тюменское отделение, 1972. – 92 с.

II. Литература

57. Аганбегян А.Г. Сибирь не понаслышке / А.Г. Аганбегян, З.М. Ибрагимова. – М.: Сов. Россия, 1981. 272 с.
58. Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы / И.Я. Аксенов. – М.: Наука, 1985. – 177 с.
59. Алексеев В.В. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя) / В.В. Алексеев, Е.В. Логунов, П.П. Шабанов. – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 174 с.
60. Алексеев В.В. Школа модернизации: эволюция теоретических основ / В.В. Алексеев, И.В. Побережников // Уральский исторический вестник. – 2000. – № 5–6: Модернизация: факторы, модели развития, последствия изменений. С. 8–49.
61. Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1988. – 269 с.
62. Бажанов А.И. История дорожного строительства в Санкт-Петербурге – Ленинграде / А.И. Бажанов. – СПб.: Стройиздат, 1996. – 192 с.
63. Белинский А. Ю. Пассажирский транспорт в градостроительстве Севера / А.Ю. Белинский, М.В. Фурен. – Л.: Стройиздат, 1980. – 147 с.
64. Белорусов Д.В. Освоение нефтяных месторождений Западной Сибири / Д.В. Белорусов, Ю.И. Боксерман, Ю.М. Догаев, Я.М. Каган [и др.]. – М.: Недра, 1972. – 182 с.
65. Белянин Д.Н. Развитие дорожной системы Сибири в конце XIX – начале XX вв. / Д.Н. Белянин // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II Межд. науч.-практ. конф. / Кемер. гос. ун-т, каф. новейш. отеч. ист.; отв. ред. А.А. Зеленин. – Кемерово: КемГУ, 2011. – С. 38-52.
66. Бирюков В.Е. Транспорт в двенадцатой пятилетке / В. Е. Бирюков. – М.: Знание, 1986. 52с.
67. Боев Б.С. Опыт совершенствования организации и управления строительной индустрией / Б.С. Боев. – М.: Стройиздат, 1987. – 144 с.

68. Бойко В.П. Исторические очерки строительства дорог и мостов: монография / В.П. Бойко, В.Н. Ефименко, А.П. Кадесников, В.М. Картопольцев, В.Н. Музалев; отв. ред. Л.С. Ляхович. - 2-е изд., перераб. и доп. – Томск: Изд-во ТГАСУ, 2012. – 149 с.
69. Борода Г.Л. Организационная структура управления транспортным строительством / Г.Л. Борода, В.Н. Нагин. – М.: Транспорт, 1987. – 222 с.
70. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV – XVIII вв. Т. 1. Структуры повседневности: возможное и невозможное. Пер. с фр. Л. Е. Куббеля. – М.: Издательство «Весь Мир», 2007. – 592 с.
71. Броницкий Е.И. Возведение земляного полотна зимой / Е.И. Броницкий // Автомобильные дороги. – 1979. – № 1. – С. 8-9.
72. Будьков С.Т. Тюменский меридиан: ресурсы, проблемы, перспективы / С.Т. Будьков. – Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1982. – 144 с.
73. Бурханов В.Ф. Экономическое освоение зоны Севера СССР и формирование в ней опорной транспортной сети // Проблемы Севера. Транспорт. Вып. 20. – М.: Наука, 1979. – С. 14-20.
74. Васиев П.В. Выбор путей освоения нефтяных ресурсов Тюменской области / П.В. Васиев // Природа и экономика Тюменского Приобья. Под ред. С.Т. Будькова, Г.А. Винкевича. – Тюмень: ТГУ, 1978. – С. 137-140.
75. Вишневский А.Г. Серп и рубль: Консервативная модернизация в СССР / А.Г. Вишневский. – М.: ОГИ, 1998. – 432 с.
76. Высоцкий Ю.Н. Дорожные плиты из известково-песчаного материала автоклавного твердения / Ю.Н. Высоцкий, Т.Р. Таммемяги // Автомобильные дороги. – 1967. – № 2. – С. 12-13.
77. Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.) / Н.Ю. Гаврилова. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. – 283 с.
78. Громов Н.Н. Транспортное обслуживание северных районов СССР / Н.Н. Громов, В.Ф. Бурханов, А.Д. Чудновский. – М.: Транспорт, 1982. – 104 с.

79. Громов Н.Н. Транспортный комплекс в одиннадцатой пятилетке / Н. Н. Громов. – М.: Знание, 1981. – 32 с.
80. Гулямов Ф.О. Гужевые и автомобильные дороги: История дорожного дела в Вятском крае / Ф.О. Гулямов. – Киров: АОЗТ «Триада-С», 1996. – 411 с.
81. Данилов В.А. Некоторые проблемы развития территориально-производственного комплекса в Западной Сибири / В.А. Данилов, Д.А. Макеев // Социально-экономические особенности комплексного освоения районов Севера Тюменской области. – Тюмень: ТГУ, 1977. – С. 51-62.
82. Долголюк А.А. Сибирские строители в 1946-1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. – 476 с.
83. Дороги Карелии: с древнейших времен до наших дней / сост. Н.Ю. Семенов и др. – СПб.: Лики России, 1999. – 197 с.
84. Дороги России: Исторический аспект / под общ. ред. А.А. Надежко. – М.: Крук, 1996. – 408 с.
85. Дороги России: Страницы истории дорожного дела / авт.-сост. В.Н. Фролов и др.; редкол. О.В. Скворцов (пред.) и [др.]. – М.; СПб.: Б.и. Лики России, 1996. – 197 с.
86. Древний город на Оби: История Сургута / Ред. А.Л. Сидоров, Л.В. Степанова, Я.С. Черняк. – Екатеринбург: Изд-во «Тезис», 1994. – 336 с.
87. Дурикин В.Т. Новый способ укрепления конусов и откосов земляного полотна автомобильных дорог: (Опыт трестов «Севкавдорстрой», «Центродорстрой» и «Тюменьдорстрой») / В.Т. Дурикин, Ю.М. Львович. – 2-е изд. – М.: б. и., 1975. – 25 с.
88. Ефремов Е.П. Состояние и направления дальнейшей реализации программы комплексного развития нефтедобывающей промышленности Западной Сибири / Е.П. Ефремов, М.К. Михалев, Л.И. Чуриков, Г.Л. Чудновский // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. – Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1983. – С. 57-90.
89. Зотов Д.К. Проблемы развития транспорта СССР / Д.К. Зотов, С.С. Ушаков. – М.: Мысль, 1990. 198 с.

90. Зяблицева С.В. Развитие дорожно-транспортных коммуникаций Западной Сибири в конце 1940-х – начале 1950-е годы / С.В. Зяблицева // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II Межд. науч.-практ. конф. / Кемер. гос. ун-т, каф. новейш. отеч. ист.; отв. ред. А.А. Зеленин. – Кемерово: КемГУ, 2011. – С. 52-56.
91. Иванов Б.В. К гипотезе транспортного освоения Обского Севера / Б.В. Иванов, Л.И. Колесов // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. Вып. 12. – М.: Наука, 1967. – С. 172-180.
92. Иванов Б.В. О рациональных принципах развития основной транспортной сети Сибири / Б.В. Иванов, А.П. Сидоров, А.А. Воробьев, В.Я. Ткаченко // Развитие и размещение производительных сил Сибири: материалы научной конференции (19-23 мая 1969 г.). – Новосибирск: б. и., 1969. – 22 с.
93. Иванов О.В. История автомобильных дорог Тюменской области / О.В. Иванов, А.С. Иваненко. – Тюмень: Слово, 1999. – 416 с.
94. Ивкин В.И. Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923-1991 гг.: Историко-биогр. справ. / Авт. - сост. В.И. Ивкин. – М.: РОССПЭН, 1999. – 639 с.
95. История Ямала: в 2 т. Т. 2: Ямал современный: в 2 кн. Кн. 2: Индустриальное развитие / В.П. Тимошенко, В.Д. Камынин, К.И. Зубков [и др]. Под ред. В.В. Алексеева; Рос. акад. наук, Урал. отд-ние, Ин-т истории и археологии. – Екатеринбург: Баско, 2010. – 327 с.
96. Казарновский В.Д. Двухстадийный метод строительства промысловых дорог / В.Д. Казарновский, Н.В. Табаков, В.Г. Лейтланд // Автомобильные дороги. – 1985. – № 12. – С. 27-28.
97. Калязина Н.П. Транспортная инфраструктура / Н.П. Калязина // Промышленное и гражданское строительство. – 2004 – № 2. – С. 31-33.
98. Карпинец А.Ю. Проблемы дорожного строительства в Томской губернии в начале XX в. / А.Ю. Карпинец // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II

Межд. науч.-практ. конф. / Кемер. гос. ун-т, каф. новейш. отеч. ист.; отв. ред. А.А. Зеленин. – Кемерово: КемГУ, 2011. – С. 57-63.

99. Карпов В.П. Анатомия подвига. Человек в советской модели индустриализации Тюменского Севера / В.П. Карпов. – Тюмень, ТюмГНГУ, 2014. – 184 с.
100. Карпов В.П. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации / В.П. Карпов, Г.Ю. Колева, Н.Ю. Гаврилова, М.В. Комгорт. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. – 392 с.
101. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948 – 1990гг.) / В.П. Карпов. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – 316 с.
102. Карпов В.П. Экономическая подготовка в трудовых коллективах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса / В.П. Карпов // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. – Новосибирск: Наука, 1985. – С. 83-109.
103. Карпов В.П., Гаврилова Н.Ю. Курс истории отечественной нефтяной и газовой промышленности: учебное пособие / В.П. Карпов, Н.Ю. Гаврилова. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. – 244 с.
104. Карпов В.П., Н.Ю. Гаврилова. От макро- к микроистории: смещение приоритетов в изучении процесса индустриализации Тюменского Севера // Человек в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера: материалы Всерос. науч. конф. – Тюмень, ТюмГНГУ, 2010. – С. 14-25.
105. Карягин И.Д. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области / И.Д. Карягин, В.С. Булатов, В.В. Тандалов. Под ред. И.Д. Карягина. – М.: Недра, 1978. – 160 с.
106. Карягин И.Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири / И.Д. Карягин. – М.: Недра, 1975. – 144 с.
107. Каючкин Н.П. Географические основы транспортного освоения территории. – Новосибирск: Наука, 2003. – 167 с.

108. Каючкин Н.П. Проблемы географии транспорта Тюменской области // Сибирский географический сборник. – Новосибирск, 1975. – Вып. 11. – С. 61-103.
109. Керов В.А. Вопросы развития промышленности строительных материалов в составе Западно-Сибирского народнохозяйственного комплекса / В.А. Керов // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. Вып. 12. – М.: Наука, 1967. – С. 156-163.
110. Кин А.А. Освоение нефтегазовых ресурсов Западно-Сибирской равнины / А.А. Кин, Б.П. Орлов, Л.И. Севастьянов // Развитие народного хозяйства Сибири. Отв. ред. М.К. Бандман, З.Р. Цимдина. – Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1978. – С. 302-316.
111. Кобылковский Г.П. Комплексное развитие транспорта нефтегазоносных районов Западной Сибири / Г.П. Кобылковский, Ю.Ф. Шишков, В.А. Лисов // Промышленный транспорт. – 1979. – № 5. – С. 2-4.
112. Кобылковский Г.П. Формирование транспортной сети в малоосвоенных районах (на примере Севера Западной Сибири) / Г.П. Кобылковский, Е.М. Махлин // Формирование и развитие сетей путей сообщения единой транспортной системы СССР (на примере регионов Урала и Западной Сибири). Тез. науч. докл. Всесоюзной конференции. Под ред. М.П. Заглядимова. – Свердловск: б. и., 1977. – С. 87-90.
113. Ковальчук М.А. Грунтовые дороги Дальнего Востока (середина XVII – начало XX вв.) / М.А. Ковальчук. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. – 165 с.
114. Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977 – 1989 гг.) / Г.Ю. Колева. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. – 184 с.
115. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Ч. 1. / Г.Ю. Колева. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – 152 с.
116. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Ч. 2. / Г.Ю. Колева. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – 160 с.

117. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960–2000-е гг.) / Г.Ю. Колева. – Тюмень: Издательство «Вектор Бук», 2010. – 258 с.

118. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960-2000-е гг.) / Г.Ю. Колева. – Тюмень: Издательство «Вектор Бук», 2010. – 258 с.

119. Корнилова О.В. Строительство автомагистрали Москва – Минск. 1936–1941 гг. / О.В. Корнилова // Вопросы истории. – 2012. – № 1. – С. 149-154.

120. Коротеев А.М. Планирование, организация и управление транспортным строительством / А.М. Коротеев, Т.А. Беляева, Г.Г. Бессмертный [и др.]. Под ред. А.М. Коротеева. – М.: Транспорт, 1989. – 286 с.

121. Костин А.А. О трассировании дорог в краю большой тюменской нефти / А.А. Костин // Автомобильные дороги. – 1965. – № 10. – С. 8-9.

122. Красильщиков В.А. Вдогонку за прошедшим веком: развитие России в XX веке с точки зрения мировых модернизаций / В.А. Красильщиков. – М.: РОСПЭН, 1998. – 264 с.

123. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 2. Послеоктябрьский период / А.С. Кудрявцев. – М.: Автотрансиздат, 1957. – 367 с.

124. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 1. Дооктябрьский период / А.С. Кудрявцев. – М.: Дориздат, 1951. – 332 с.

125. Куксанова Н.В. Социально-бытовое развитие городов Сибири в 1960–1970 гг. / Н.В. Куксанова. – Новосибирск: Новосиб. ун-т, 1994. – 100 с.

126. Куксанова Н.В. Торговое обслуживание трудящихся нефтегазодобывающих районах Западной Сибири (1960–1980 гг.) / Н.В. Куксанова // Урбанизация советской Сибири. Отв. ред. В.В. Алексеев. – Новосибирск: Наука, 1987. – С. 176-184.

127. Лагунов В.Я. Пути обеспечения нового нефтяного района страны инженерно-техническими кадрами в годы восьмой пятилетки / В.Я. Логунов

// История Советской России: новые идеи, суждения: респ. науч. конф. 11-12 мая 1991. В 2 ч. Ч. 2. –Тюмень: Изд-во ТГУ, 1991. – С. 63-65.

128. Ламин В.А. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны / В.А. Ламин, В.Я. Ткаченко, В.Ю. Пленкин. – Екатеринбург: УрО РАН, 1999. – 198 с.

129. Ламин В.А., Тимошенко А.И. Роль транспортных путей в освоении Сибири / В.А. Ламин, А.И. Тимошенко // Уральский исторический вестник. № 2 (35). – Екатеринбург, 2012. – С. 37-47.

130. Лебедева Л.П. Материально-техническое снабжение Западной Сибири в разрезе трех широтных зон / Л.П. Лебедева // Экономика Сибири в разрезе широтных зон. Отв. ред. А.Г. Гранберг. – Новосибирск: Наука, 1985. – С. 85-94.

131. Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы: Прог.-целевой подход / Р.Г. Леонтьев; АН СССР, Дальневосточный научный центр, ВЦ. – М.: Наука, 1987. – 151 с.

132. Линцер А.В. Нефтепромысловые дороги в Тюменской области / А.В. Линцер, В.М. Костиков // Автомобильные дороги. – 1968. – № 1. – С. 18-19.

133. Майданов В.С. Повышение эффективности структуры управления материально-техническим снабжением в ПСМО «Запсибдорстрой» / В.С. Майданов, Б.Н. Гришаков, А.С. Вассерман // Повышение эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Сб. науч. тр. – Омск: ОмПИ, 1987. – С. 13-18.

134. Мальков В.И. Деятельность партийных организаций Тюменской области по развитию социалистического соревнования среди молодежи на новостройках нефтегазового комплекса (1917-1975 гг.) / В.И. Мальков // Деятельность КПСС по повышению трудовой и общественно-политической активности масс: сб. ст. – Тюмень, 1982. С. 134-142.

135. Мальков В.И. Роль молодежи в развитии Тюменского нефтегазового комплекса в 1971-1975 годах // Ленинизм и современность: сб. ст. Тюмень: Изд-во ТГУ, 1980. – С. 224-226.

136. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А.Н. Маркова; АН СССР, Ин-т экономики. Под ред. И.А. Гладкова. – М.: Наука, 1977. – 232 с.

137. Некрасов Н.Н. Главные направления развития народно-хозяйственного комплекса Западно-Сибирской низменности, его место и роль в решении общесоюзных проблем / Н.Н. Некрасов // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Т. 1. – Тюмень, 1970. – С. 31-43.

138. Орлов Б.П. Сибирь сегодня: проблемы и решения / Б.П. Орлов. – М.: Мысль, 1974. – 207 с.

139. Орлов Б.П. Сибирь: шаги индустрии / Б.П. Орлов. М.: Совет. Россия, 1988. 255 с.

140. Очерки истории Тюменской области / Отв. ред. В.М. Кружинов. – Тюмень, 1994. – 271 с.

141. Павловский И.Г. Проблемы и перспективы развития транспорта (Сибири и Дальнего Востока). – М.: Транспорт, 1980. – 128 с.

142. Пашков Н.М. Социалистическое соревнование в коллективах нефтегазовой промышленности Западной Сибири: опыт и пути совершенствования / Н.М. Пашков // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. – Новосибирск: Наука, 1985. – С. 109-123.

143. Петров В.И. Проблемы транспортного освоения территории Тюменской области / В.И. Петров // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Т. 1. – Тюмень, 1970. – С. 103-106.

144. Пешкова Е.Г. Сооружение земляного полотна на болотах Тюменской области / Е.Г. Пешкова, Ю.В. Юшков, Г.Г. Тришин, Б.Ф. Илясов, Н.М. Голяков, Н.В. Табаков, М.И. Шалыгин, Е.Г. Захаров // Автомобильные дороги. – 1972. – № 8. – С. 5-7.

145. Пилипенко Е.И. Формирование кадров строителей нефтегазового комплекса Западной Сибири / Е.И. Пилипенко // Из истории партийных

организаций Западной Сибири и Урала (1917-1980 гг.). – Тюмень, 1980. – С. 52-66.

146. Пляскина Н.И., О.В. Савиных, В.И. Скоробогатова, В.Н. Харитонова. Анализ стратегии развития ЗСНГК с использованием сетевой модели // Совершенствование планирования и управления нефтегазовым комплексом. – Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1986. – С. 123-144.
147. Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации / В.И. Побережников. – М.: РОССПЭН, 2006. – 240 с.
148. Приходько В.В. Проблемы дорожного строительства (история и современность): учебное пособие / В.В. Приходько. – Омск: СибАДИ, 2010. – 83 с.
149. Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века / А.И. Прищепа; Сургутский государственный университет Ханты-Мансийского автономного округа - Югры. – Сургут: Издательско-печатный дом «Дефис», 2015. – 238 с.
150. Прищепа А.И. Из истории развития городского транспорта Сургута (конец 1960-х – начало 1990-х гг.) / А.И. Прищепа // Северная цивилизация: становление, проблемы, перспективы: Материалы I Конгресса / Под ред. В.В. Мархинина, Г.И. Назина. – Сургут: изд-во СурГУ, 2004. – С. 310-312.
151. Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века / А.И. Прищепа. – Сургут: Диорит, 2005. – 256 с.
152. Прищепа А.И. Как строили автомобильные дороги в Сургуте / А.И. Прищепа // Вестник Сургутского государственного университета. – 2013. – № 1. – С. 79-82.
153. Прищепа А.И. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции / А.И. Прищепа // Актуальные вопросы истории Западной Сибири. Науч. ред. А.И. Прищепа. – Сургут: изд-во СурГУ, 2008. – С. 166-176.

154. Прищепа А.И. Создание материальной базы строительства на Севере Западной Сибири (вторая половина XX века) / А.И. Прищепа // Вестник Томского государственного университета. – 2012. – № 4 (20). – С. 117-120.
155. Прищепа А.И. Страницы истории повседневности сургутских нефтяников / А.И. Прищепа // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с межд. уч. (г. Сургут, СурГУ). – Курган: ООО «Курганский Дом печати, 2016. – С. 262-274.
156. Прищепа А.И. Формирование управления строительной индустрией Западно-Сибирского нефтегазового комплекса / А.И. Прищепа // Вестник Сургутского государственного университета. – 2013. – № 1. – С. 72-74.
157. Проблемы развития транспорта СССР. Единая транспортная сеть. Под ред. С.С. Ушакова, К.Ю. Скалова, В.Л. Станиславюка. – М.: Транспорт, 1981. – 253 с.
158. Пространство, люди, экономика Югры: социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа: монография / Науч. ред. С.С. Артоболевский и О.Б. Глезер; Российская акад. наук, Ин-т географии, Московский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова, Географический фак. – М.: Экономистъ, 2007. – 415 с.
159. Пушников К.М. Строительство сборных автодорожных покрытий из плит ПАГ-14 в условиях нефтедобывающих районов Тюменской области: (Опыт работы треста «Тюменьдорстрой») / К.М. Пушников, Б.Ф. Илясов. – М.: б. и., 1975. - 12 с.
160. Рипинен Н.А. Проблемы транспортного обеспечения связей Сибири с народнохозяйственным комплексом страны / Н.А. Рипинен // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб. науч. тр. ИЭ и ОП СО АН СССР. – Новосибирск: ИЭиОПП, 1987. – С. 101-118.
161. Сапожникова Н.В. «Севера мои севера»: нефть начинается с дороги (социосфера автотранспортников эпохи покорения Самотлора) // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с межд. уч. (г.

Сургут, СурГУ). – Курган: ООО «Курганский Дом печати», 2016. – С. 274-282.

162. Сибирь в едином народнохозяйственном комплексе / Отв. ред. М.К. Бандман, В.А. Калмык, Б.П. Орлов, З.Р. Цимдина. – Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1980. – 336 с.
163. Скоробогатова В.И. Экономическая оценка последствий отставания транспортной инфраструктуры (на примере Уренгойского ПУ) / В.И. Скоробогатова // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб. науч. тр. ИЭ и ОП СО АН СССР. Под ред. Б.П. Орлова. – Новосибирск: ИЭиОПП, 1987. С. – 128-144.
164. Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза / С.В. Славин. – М.: Наука, 1982. – 207 с.
165. Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР / С.В. Славин. – М.: Экономиздат, 1961. – 302 с.
166. Славин С.В. Советский Север / С.В. Славин. – М.: Просвещение, 1980. – 143 с.
167. Сметанко В.Г. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917-1960 гг.) / В.Г. Сметанко, М.А. Ковальчук, Цехместер Н.Ф. – Хабаровск, Изд-во «РИОТИП» краевой типографии, 2008. – 374 с.
168. Соколов С.Н. Проблемы автомобильного транспорта в г. Нижневартовске / С.Н. Соколов, Д.В. Валинкевич // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II Межд. науч.-практ. конф. / Кемер. гос. ун-т, каф. новейш. отеч. ист.; отв. ред. А.А. Зеленин. – Кемерово: КемГУ, 2011. – С. 198-203.
169. Стась И.Н. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири / И.Н. Стась // Вестник Томского государственного университета. – 2013. – № 375. – С. 102-105.
170. Табаков Н.В. Комплексное проектирование промысловых автомобильных дорог в нефтедобывающих районах Западной Сибири / Н.В. Табаков, А.И. Полищук. – М.: ВНИИОЭНГ, 1978. – 48 с.

171. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей / С.А. Тархов; Рос. акад. наук, Ин-т географии. – Смоленск; М.: Универсум, 2005. – 380 с.
172. Ташлыкова М.И. Развитие материально-технической базы учреждений культуры г. Сургута (1965–1985) // Очерки истории Сургута. – Сургут: Диорит, 2002. – С. 175-193.
173. Терентьева Н.В. Повседневность и быт строителей дорог на Самотлорском нефтегазовом месторождении (конец 1960-х – 1970-е гг.) // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с межд. уч. (г. Сургут, СурГУ). – Курган: ООО «Курганский Дом печати», 2016. – С. 283-295.
174. Технико-экономические вопросы создания и внедрения рациональных и экологически чистых транспортных средств для бездорожных районов Севера: материалы науч.-техн. конф. (окт.-нояб. 1989 г.) / Институт комплексных транспортных проблем; под ред. А.А. Чеботаева. – М.: ИКТП, 1990. – 255 с.
175. Транспорт Страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития. – М.: Транспорт, 1987. – 310 с.
176. Тулаев А.Я. Отечественная наука о земляном полотне / А.Я. Тулаев, Ю.Л. Мотылев, В.Д. Казарновский // Автомобильные дороги. – 1977. – № 7. – С. 21-23.
177. Харитонова В.Н. Особенности формирования ТПК нефтегазовых районов Западной Сибири // Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб. науч. тр. ИЭ и ОП СО АН СССР. – Новосибирск: ИЭиОПП, 1987. – С. 118-128.
178. Харитонова В.Н. Формирование Нижневартовского промышленного узла // Тенденции экономического развития Сибири (1961-1975 гг.). – Новосибирск, 1980. – С. 206-235.
179. Цысь В.В. Самотлор: первые из первых: (о строительстве внутрипромысловых дорог, оснований кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960-1980 гг.): монография / В.В. Цысь, Л.В. Алексеева, О.П. Цысь и др.; отв. ред. В.В.

Цысь; Нижневарт. гос. ун-т, Нижневарт. краевед. музей им. Т.Д. Шуваева. – Нижневартовск: б. и., 2015. – 187 с.

180. Цысь В.В., Цысь О.П. Нефть начинается с дороги: (о строительстве внутрипромысловых дорог на Самотлорском нефтяном месторождении в 1960-1980-х гг.) / В.В. Цысь, О.П. Цысь // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с межд. уч. (г. Сургут, СурГУ). – Курган: ООО «Курганский Дом печати, 2016. – С. 315-334.
181. Чуриков Л.И. Состояние и проблемы транспортного освоения Западной Сибири / Л.И. Чуриков // Проблемы нефти и газа Тюмени. Научно-технический сборник. - Тюмень: ЗапсибНИГНИ. Вып. 56. – 1982. – С. 76-79.
182. Шедченко А. Ямал. Полуостров сокровищ. В 2 т. Т. 1. Время большого газа / А. Шедченко [и др.]. Науч. ред. А. Гуменюк, Ю. Кинцлер. – М.: Пента, 2012. – 349 с.
183. Щеглов А.Ф. Основные направления реконструкции и развития автодорожной сети юга Тюменской области / А.Ф. Щеглов // Развитие транспортной системы на постсоветском пространстве: история, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. II Межд. науч.-практ. конф. / Кемер. гос. ун-т, каф. новейш. отеч. ист.; отв. ред. А.А. Зеленин. – Кемерово: КемГУ, 2011. – С. 204-209.
184. Юрасова Г.М. Исторические аспекты формирования кадров в нефтяных районах Тюменской области // Ленинизм и современность: сб. ст. Тюмень: Изд-во ТГУ, 1980. – С. 208-212.
185. Black C.E. The Dynamics of Modernization: A Study in Comparative History / C.E. Black. – N.Y.: Harper & Row, 1975. – 273 p.
186. Levy, M.J. Modernization and the Structure of Societies. / M.J. Levy. – Princeton, 1966. – 880 p.
187. Rostow, W.W. The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto. / W.W. Rostow. – Cambridge, 1960. – 179 p.

Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Авимская М.А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень –Сургут – Нижневартовск – Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Сургут, 2006. – 23 с.
2. Алилов А.Н. Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане: 1901–1965 гг.: автореф. дис. … д-ра ист. наук: 07.00.02. – Махачкала, 2010. – 55 с.
3. Дмитриков М.П. Создание единой транспортной системы Коми АССР (1938–1960 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Л., 1986. – 14 с.
4. Исмагилов А.А. Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.: автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Екатеринбург, 2017. – 29 с.
5. Каючкин Н.П. Экономико-географические проблемы развития транспорта Тюменской области: автореф. дис. … канд. геогр. наук. – Иркутск, 1972. – 22 с.
6. Киздарбеков Б. История развития автомобильного транспорта Казахстана (1959–1970 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Алма-Ата, 1981. – 26 с.
7. Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.): автореф. дис. … д-ра ист. наук: 07.00.02. – Тюмень, 2006. – 49 с.
8. Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири (1964-1989 гг.): дис. … д-ра ист. наук: 07.00.02. – Тюмень, 2007. – 349 с.
9. Корнилова О.В. Вяземлаг и строительство автомагистрали Москва – Минск (1936-1941 гг.): особенности использования принудительного труда: автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Брянск, 2013. – 22 с.
10. Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР (30-е – сер. 80 гг.). Исторический опыт: автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Владивосток, 2001. – 25 с.

11. Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках: автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Воронеж, 2004. – 25 с.
12. Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли Республики Коми (1917–1945 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Белгород, 2015. – 24 с.
13. Момотова Т.Н. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по развитию автомобильного транспорта в годы семилетки (1959–1965 гг.): дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Томск, 1972. – 22 с.
14. Соловьев С.А. Деятельность партийных организаций Восточной Сибири по мобилизации трудящихся на дальнейшее развитие и совершенствование автомобильного транспорта в период восьмой пятилетки (1966–1970 гг.): дис. … канд. ист. наук: 07.00.01. – Иркутск, 1978. – 23 с.
15. Стась И.Н. Урбанизация Ханты-Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990-х гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Томск, 2014. – 29 с.
16. Ташлыкова М.И. Развитие учреждений культуры и искусства Севера Западной Сибири (1965 – 1991 гг.): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Сургут, 2006. – 23 с.
17. Харлова Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.: автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. – Тюмень, 2012. – 30 с.

Приложение

Приложение 1

Проектирование автомобильных дорог для нефтедобывающей промышленности Тюменской области в 1966-1970 гг.

Наименование объекта	Проектная организация	Протяжённость участков, в км	Сроки выдачи чертежей
А/д Нефтеюганск – Сургут	ГПИ «Гипротюменнефтегаз»	27,7	1966-1967 гг.
	Киевский филиал ГПИ «Союздорпроект»	65,3	1965-1967 гг.
А/д Нижневартовское – Нефтесборный парк	ГПИ «СИБЗНИИЭП	3,2	1965 г.
	Киевский филиал ГПИ «Союздорпроект»	9,4	1966 г.
А/д Нижневартовское – Урьевские	Киевский филиал ГПИ «Союздорпроект»	80	1966-1969 гг.
А/д Урай – нефтепромысел Трехозерный	ГПИ «Гипровостокнефть»	1,7	1966 г.
	Киевский филиал ГПИ «Союздопроект»	20,1	1965-1967 гг.
А/д к п. Мегион, Вата и Урьевские	Киевский филиал ГПИ «Союздорпроект»	17	1967-1968 гг.
А/д по Мегионскому месторождению	ГПИ «Татнефтепроект»	22	1967-1969 гг.
А/д по Усть-Балыкской нефтеносной площади	ГПИ «Башнефтепроект»	25	1967-1969 гг.
А/д Шаимской площади	ГПИ «Гипровостокнефть»	8,6	1967-1969 гг.
А/д по Быстринскому, Западно-Сургутскому месторождениям	ГПИ «Гипротюменнефтегаз»	20	1967-1969 гг.

Источник: АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 24. Л. 113-117.

Приложение 2

Внедрение прогрессивных строительных материалов и технологических процессов в ПСМО «Запсибдорстрой» на строительстве автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1981-1985 гг.)

Наименование материала и технологических процессов	1981	1982	1983	1984	1985
Нетканые синтетические материалы (дорнит), в тыс. $м^2$	308	517	522	1098	2027
Гофрированные трубы, в тыс. тонн	127	298	499	475	805
Сооружение земляного полотна с использованием торфяных оснований («плавающая насыпь»), в км	26,5	12,5	92,8	91,5	92,3
Сборные плиты ПДН с уменьшенным расходом арматуры, в тыс. $м^3$	–	–	–	202,7	201,8

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 134; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 347. Л. 69; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 155-156; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 132,135,136; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 144, 150-151; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л.

Приложение 3

Организации, участвовавшие в разработке и внедрении нетканых синтетических материалов (дорнита) при обустройстве нефтегазовых месторождений на Севере Западной Сибири.

Институты (Разработка)	**Заводы и фабрики (Выпуск)**	**Строительные организации (Применение)**
Гипротюменнефтегаз	Ростокинское ПЗП	Миннефтепром СССР: - Главтюменнефтегаз - Объединение «Запсибнефтестрой»
СоюздорНИИ	Кемеровское объединение «Химволокно»	
ВНИИМСВ	Ленинградская фабрика нетканых материалов	Минтрансстрой СССР: - ПСМО «Запсибдорстрой»
ВНИИС	Антропшинская фабрика нетканых материалов	Миннефтегазстрой СССР: Главуренгойтрубопроводстрой Главтюментрубопроводстрой
ВИВР	Московский НПЗ	
Союздорпроект	Уфимский завод стекловолокна	Дорожно-строительные организации союзных республик СССР
ВНИИСТ	Ирпенский комбинат «Прогресс»	
-	Гомельская фабрика нетканых материалов	-
-	Карагандинский комбинат стройпластмасс	-

Источник: ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 25. Л. 8.

Приложение 4

Внедрение прогрессивных строительных материалов и технологических процессов в ППДСО «Запсибдорстрой» на строительстве автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1987-1991 гг.)

Наименование материала и технологических процессов	1987	1988	1989	1990	1991
Сооружение земляного полотна автодорог с прослойками из дорнита, в км	120,7	96	112	397	300
Строительство автодорог с использованием вибрационных катков, в км	90,3	102,5	–	–	–
Применение технологии производства земляных работ с использованием мерзлых грунтов	41	44,7	41,5	–	–
Применение сухих цементогрунтовых смесей укладываемых в основание автодороги, в км	34	–	–	–	–
Полимерно-битумное вяжущее на основе ДСТ, в км	40	–	25	–	–
Использование золошлака и золы уноса, в км	–	–	55,3	79	44

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 293; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 83-84; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 43-44; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7777. Л. 63-64; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 8096. Л. 26.

Приложение 5

Источники поступления и производства дорожно-строительных материалов для строек автомобильных дорог Севера Западной Сибири

Тип строительного материала	Поставщик	Дальность транспортировки, в км
Сборные железобетонные плиты	Орский завод Оренбургской области	2375 (Нижневартовск)
Песчано-гравийная смесь	Томское островное месторождение	1054 (Нижневартовск)
Сборные плиты для укрепительных работ	Колчеданский завод ЖБИ Свердловской области	3159 (Нижневартовск)
Песок для бетонных работ	Омский речной порт	2377 (Нижневартовск)
Семена трав для укрепления откосов	Московская область	3579 (Нижневартовск)
Сборные бетонные лотки	Оренбургский завод ЖБИ	2853 (Нижневартовск)
Сборные железобетонные балки пролетного строения, тротуарные блоки, перильные ограждения мостов	Черногорский завод ЖБК Красноярского края	2715 (Нижневартовск)
Щебень	Гороблагодатский карьер Свердловской области	485 (Тюмень)
Цемент	Еманжелинский завод ЖБИ Челябинской области	1240 (Сургут)
Сборные железобетонные плиты	Целиноградский завод ЖБИ Казахской ССР	1554 (Сургут)

Источник: Особенности проектирования промысловых автомобильных дорог в нефтяных районах Западной Сибири. М., 1974. С. 9-10; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 205; АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 18. Л. 80.

Приложение 6

Реализация основных строительных материалов в УПТК трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» в 1979-1980 гг.

Наименование материала	«Тюменьдорстрой»		«Нижневартовскдорстрой»	
	1979	1980	1979	1980
Строительство автодорог, в км	132,3	141,4	159,2	209,1
Плиты ПДС, в тыс. м³	42	30	46,2	8,8
Плиты ПАГ-14, в тыс. м³	70,9	59	121,9	238,7
Песчано-гравийная смесь, в тыс. тонн	165,2	154	84,4	237,4
Цемент, в тыс. тонн	30	17,1	26,6	24,8
Дорнит, в тыс. м²	–	75	–	355
Битум, в тыс. тонн	–	2,5	–	–

Составлено и рассчитано по данным: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 147-148; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 63-64; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 234-2394 АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 244, 249-252.

Приложение 7

Материально-техническое снабжение строительными материалами в ПСМО «Запсибдорстрой» в 1981-1982 и 1985 гг.

Материал	1981		1982		1985	
	план	факт	план	факт	план	факт
Плита дорожная, в тыс. м³	498	444	516	413,6	636	616
Песчано-гравийная смесь, тыс. тонн	650	644	1015	789	615	738
Щебень, в тыс. м³	172	105,5	170	169	236	239
Нефтебитум, тонн	5700	6606	7592	7365	5300	7047
Дорнит, в тыс. м²	420	402	590	517	1675	2848
Цемент, тонн	63400	62450	81899	81781	116000	117100
Гофрированные трубы, тонн	110	70	130	100	660	660

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 141; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 159-160; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 164-165.

Приложение 8

Материально-техническое снабжение строительными материалами в ПСМО «Запсибдорстрой» в 1986-1989 гг.

Материал	1986		1987		1988		1989	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Плита дорожная, в тыс. м³	654,5	655,3	669,8	657,4	690	659	690,2	642,3
Песчано-гравийная смесь, тыс. тонн	673	359	_	_	_	_	_	_
Щебень, в тыс. м³	183	183,2	_	_	_	_	_	_
Нефтебитум, тонн	_	_	4250	7439	4500	4665	9000	12624
Мастика битумная, тонн	_	_	1428	1434	1968	1981	_	_
Дорнит, в тыс. м²	5,34	6,11	10917	11318	9500	9567	9500	9214
Цемент, тонн	84,9	87,6	88,5	88,7	61,14	61,4	102,8	103,5
Гофрированные трубы, тонн	900	900	954	972	1092	1092	_	_

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 113-114; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 295-296; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 85-86; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 46.

Приложение 9

Рост количества автомобильного транспорта и специальной техники в тресте «Тюменьдорстрой» в 1966-1970 гг.

Год	1966	1967	1968	1969	1970
Автомобили, в шт.	245	266	289	360	393
Дорожно-строительные машины, в шт.	95	130	224	237	251

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 93-94; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 110, 114; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 110-111, 116; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156б. Л. 167, 276-277, 349; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 94; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 90; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180б. Л. 224-225; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180в. Л. 94, 189; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180г. Л. 88-89; АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 57. Л. 94.

Приложение 10

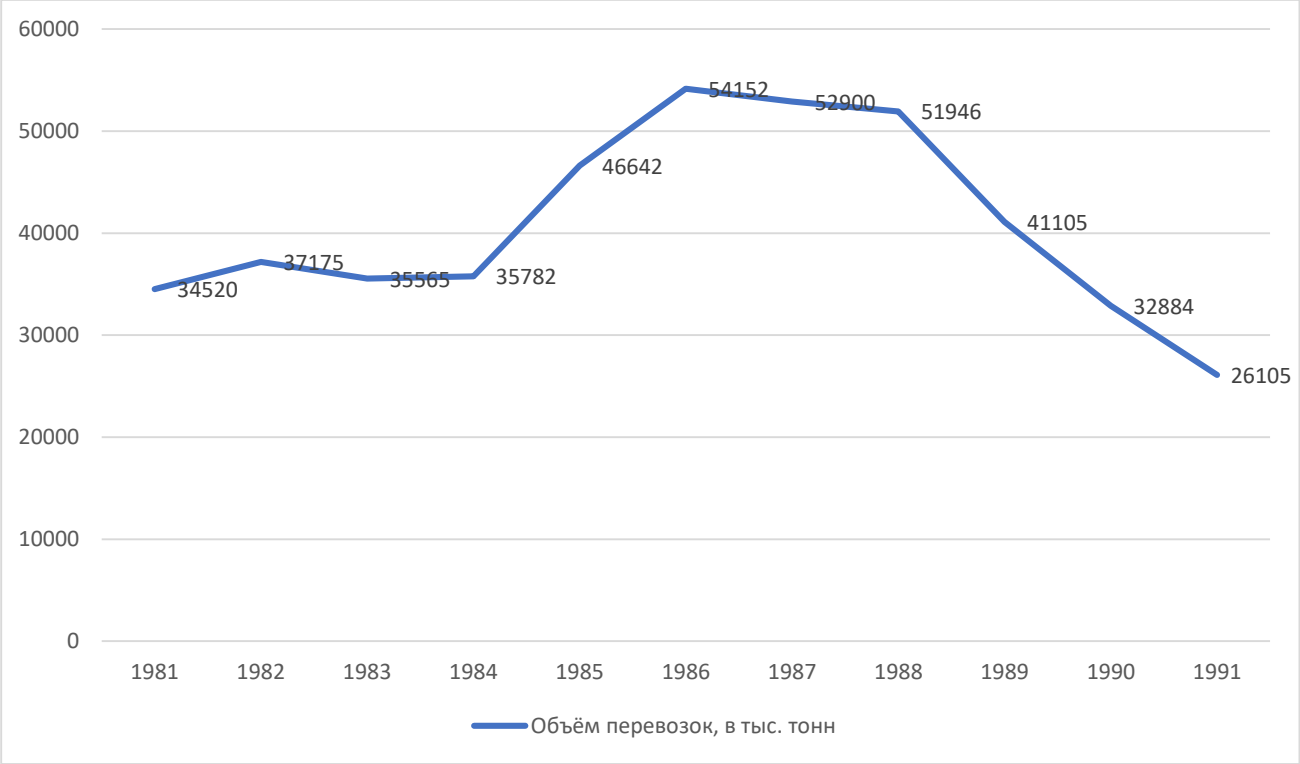
Перевод дорожно-строительной техники на двухсменную работу в автодорожных трестах Минтрансстроя СССР

Наименование треста	1977	1978	1979	1980
«Тюменьдорстрой», в шт.	88	92	95	72
«Нижневартовскдорстрой», в шт.	54	77	106	116

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 155; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 97; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 141; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 95; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 177; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 74; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 220;

Приложение 11

Диаграмма 12. Объём перевозок строительных материалов в ПСМО «Запсибдорстрой» в 1981-1991 гг.



Составлено по данным: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 132; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 153; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 126; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 142; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 139; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 108; РГАЭ. Ф. 123. Оп. 16. Д. 6830. Л. 290; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 80; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 42; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7777. Л. 62; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 8096. Л. 24.

Приложение 12

Рост парка грузового автотранспорта в ПСМО «Запсибдорстрой» в сравнении с вводом автодорог в эксплуатацию (1981-1985 гг.)

Год	1981	1982	1983	1984	1985
Количество машин, в шт.	762	876	1449	1670	1966
Ввод автодорог с твердым покрытием, в км	542,6	701	776,4	780,6	916,4

Составлено по данным: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 111, 128; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 37, 151; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 125; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 141; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 117, 139.

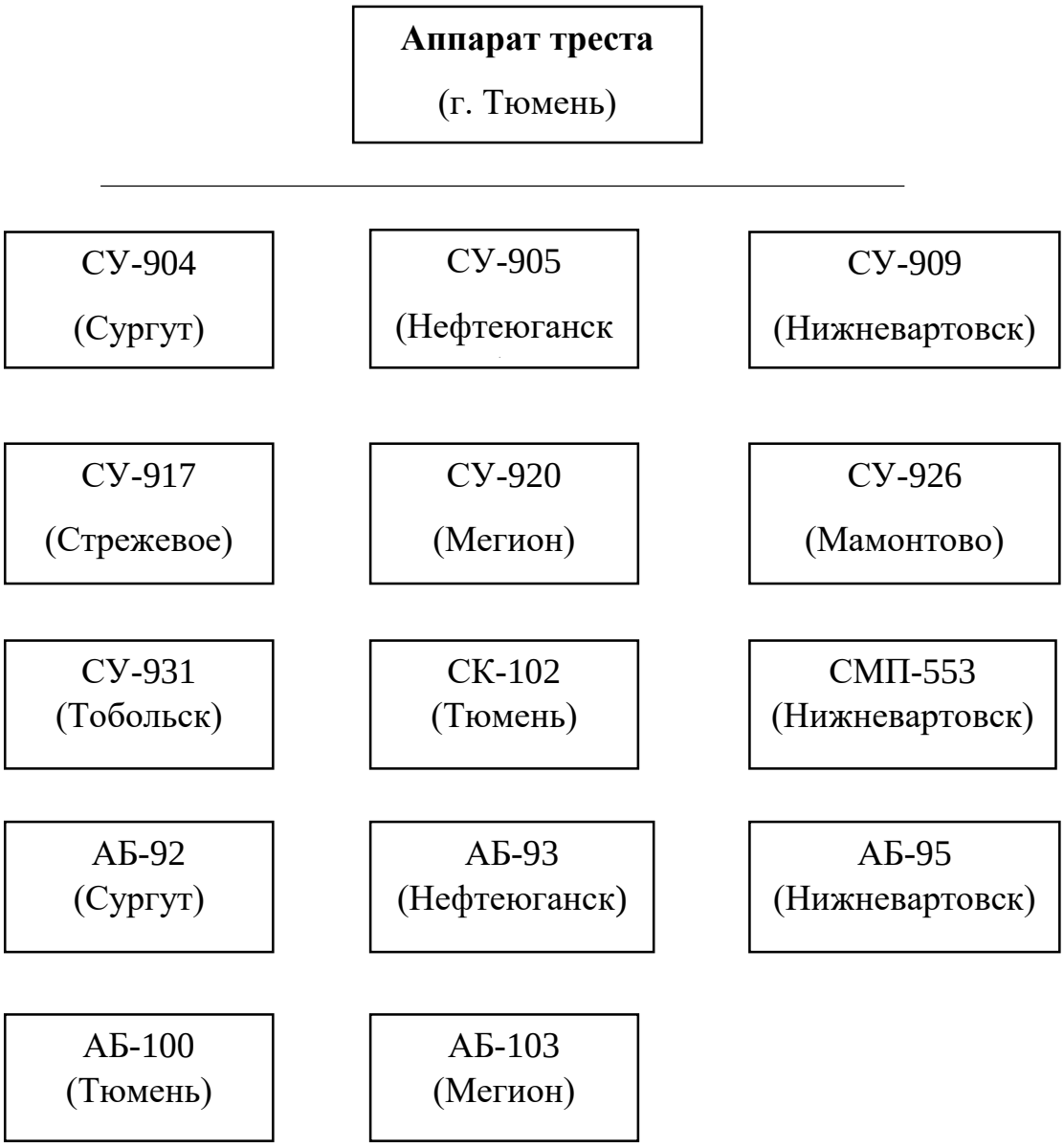
Приложение 13

Схема 13. Структура аппарата управления треста «Тюменьдорстрой» во второй половине 1960-х – 1970-е гг.

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 2; Коротеев А. М., Беляев Т. А., Бессмертный Г. Г. Планирование, организация и управление транспортным строительством. М., 1989. С. 110.

Приложение 14

Схема 14. Организационная структура треста «Тюменьдорстрой» в 1975 г.



Примечание: СУ – строительное управление, СК – специализированная колонна, СМП – строительно-монтажный поезд, АБ – автобаза.

Составлено по данным: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 227-228.

Приложение 15

Рост количества строительных подразделений и общий ввод автодорог в эксплуатацию по трестам «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» в 1977-1980 гг.

Год	1977	1978	1979	1980
Общее количество подразделений в трестах, в шт.	20	22	24	25
Общая протяженность построенных автодорог, в км	174	213	292	351

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 134; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 160; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 157; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 90-91; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 182; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 128; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 55-56; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 214.

Приложение 16

Схема 16. Пятизвенная схема управления автодорожным строительством на Севере Западной Сибири на 01.01.1986.

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3346. Л. 298; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 42.

Приложение 17

Создание и сокращение дорожно-строительных организаций в объединении «Запсибдорстрой» и темпы автодорожного строительства на Севере Западной Сибири в годы перестройки (1986-1990).

Год	1986	1987	1988	1989	1990
Темпы автодорожного строительства, в км	869	983	898	773	565
Капитальные вложения, в млн руб.	642	737	727	591	432
Специализированные тресты автодорожного строительства, шт.	7	7	6	6	6
Специализированные автодорожные трест-площадки, шт.	_	_	_	1	1

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 100; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1. Л. 9-15об; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285; ГАСПИТО. Ф. 3654. Оп. 1. Д. 6. Л. 19; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 232. Л. 68; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30. Л. 74; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 31. Л. 46; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 37; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 275. Л. 69; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 342. Л. 1-13; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 503. Л. 90; ГАСПИТО. Ф. 3654. Оп. 1. Д. 10. Л. 1-22; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 269. Л. 69; Ф. 1952. Оп. 1. Д. 520. Л. 85; ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1745. Л. 18; ГАСПИТО. Ф. 2697. Оп. 1. Д. 24. Л. 15;

Приложение 18

Обеспеченность рабочими кадрами в тресте «Тюменьдорстрой» в 1966-1970 гг.

Год	1966	1967	1968	1969	1970
Общая численность рабочих, чел.	1200	1263	1447	1887	1980
Принято, чел.	2163	2242	2676	2673	2659
Уволено, чел.	1772	1821	2450	2428	2537
Текучесть, в %	81,9	81,2	91,6	90,8	95,4

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 95; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 117; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 120; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 100; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 176. Л. 107.

Приложение 19

Основные формы комплектования рабочих кадров в тресте «Тюменьдорстрой» в 1966-1970 гг.

Год	Прием всего, чел.	Прием на месте		Оргнабор		Студенческие отряды и сезонные рабочие		Перевод из других ведомств Минтрансстроя	
		чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%
1966	2163	2163	100	-	-	-	-	-	-
1967	2242	2014	89,8	-	-	228	10,2	-	-
1968	2676	1876	70,1	-	-	780	29,9	-	-
1969	2673	1505	56,3	15	0,6	1138	43,1	-	-
1970	2659	1713	64,4	-	-	756	28,4	189	7,2

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 95-96; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 117; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 120; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 100; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 176. Л. 107; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 11; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 11.

Приложение 20

Подготовка рабочих кадров в тресте «Тюменьдорстрой»
(1966-1970 гг.)

Специальность	1966	1967	1968	1969	1970
Водители автомашин	45	64	133	135	130
Машинисты экскаватора	-	11	21	24	13
Трактористы-дорожники (скрепера, бульдозера, грейдера)	-	2	18	20	18
Машинисты автокрана	-	-	6	8	12
Машинисты бетоноукладчика	-	3	-	-	-
Газоэлектросварщики	-	-	2	5	7
Машинисты мотокатков	-	1	-	-	-
Другие механизаторы	30	15	6	5	4
Всего:	75	96	186	197	185

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 96; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 16; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 121; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 102; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 109.

Приложение 21

**Качественный состав ИТР в тресте «Тюменьдорстрой»
в 1966-1970 гг.**

Год	Положено по штату	Фактически замещено	%	По наличию образованию		
				Высшее	Среднее спец.	Практики
1966	229	191	83,4	60	81	50
1967	285	273	95,8	103	126	44
1968	346	307	88,7	103	163	41
1969	389	366	94,1	119	180	67
1970	439	411	93,6	128	197	86

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 2293. Л. 2; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 2; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 2; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 101; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 108.

Приложение 22

Численность работников в строительных управлениях треста «Тюменьдорстрой» в конце 1960-х – начале 1970-х гг.

Наименование управления	Ед. изм.	Год		
		1969	1970	1971
СУ-904	чел.	175	151	176
СУ-905	чел.	162	188	166
СУ-909	чел.	402	390	561

Источник: АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 43. Л. 73; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156б. Л. 182-183, 269, 358, ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 156в. Л. 99, 203; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180в. Л. 89, 183; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180б. Л. 75, 230; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180г. Л. 95, 229; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186д. Л. 32, 109. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186г. Л. 133; АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 69. Л. 78.

Приложение 23

**Качественный состав ИТР в тресте «Тюменьдорстрой»
в 1971-1975 гг.**

Год	Положено по штату	Фактически замещено	%	По наличию образованию		
				Высшее	Среднее спец.	Практики
1971	460	448	97,3	164	217	67
1972	537	516	96,1	175	279	62
1973	543	529	97,4	199	271	59
1974	580	570	98,3	217	298	55
1975	627	610	97,6	238	318	52

Источник: ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 27; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 543. Л. 3; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 900. Л. 3; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1219. Л. 2.

Приложение 24

Численность дорожных строителей Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в 1976-1980 гг.

Наименование организации	Ед. изм.	1976	1977	1978	1979	1980
«Тюменьдорстрой»	тыс. чел.	2,3	2,8	3,3	3,7	3,5
«Нижневартовскдорстрой»	тыс. чел.	2,1	2,6	3,0	3,8	5,1

Источник: ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 7172. Л. 12; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1278. Л. 72.

Приложение 25

Качественный состав ИТР в тресте «Нижневартовскдорстрой» в 1976-1980 гг.

Год	Положено по штату	Фактически замещено	%	По наличию образованию		
				Высшее	Среднее специальное	Практики
1976	325	287	88,3	109	148	30
1977	403	384	95,3	143	210	31
1978	440	421	95,6	163	224	34
1979	566	547	96,6	224	297	28
1980	675	647	95,8	278	341	28

Источник: АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 3; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 37. Л. 3; АОАГС. Ф. 79. Оп. 1. Д. 81. Л. 4; АОАГН. Ф. 79. Оп. Д. 163. Л. 7; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 198. Л. 4-5.

Приложение 26

**Качественный состав ИТР в тресте «Тюменьдорстрой»
в 1977-1980 гг.**

Год	Положено по штату	Фактически замещено	%	По наличию образованию		
				Высшее	Среднее спец.	Практики
1977	535	482	90,1	160	237	85
1978	605	549	90,7	188	269	92
1979	640	578	90,3	209	282	87
1980	616	582	94,5	194	306	82

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2051. Л. 7; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2541. Л. 4; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3041. Л. 3; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3472. Л. 2-3.

Приложение 27

Численность учащихся высших учебных заведений и техникумов, прошедших производственную практику в тресте «Нижневартовскдорстрой» в 1976-1980 гг.

Наименование института	1976	1977	1978	1979	1980	Всего
ТюмИСИ	9	7	5	16	6	43
СибАДИ	14	6	3	_	5	23
Кузбасский политехнический институт	2	3	_	_	_	5
ХАДИ	4	4	6	_	_	14
Омский техникум транспортного строительства	3	12	21	16	20	72
Тульский механический техникум транспортного строительства	2	_	33	12	22	69
Свердловский техникум транспортного строительства	–	–	–	1	_	1

Источник: АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 23-24; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 37. Л. 27; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 81. Л. 33; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 163. Л. 50; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 198. Л. 46.

Приложение 28

Качественный состав ИТР по организациям Главзапсибдорстроя в 1981 г.

Наименование подразделения	По штату	Замещено	По наличию образованию		
			Высшее	Среднее спец.	Практики
Трест «Нижневартовскдорстрой»	544	530	235	274	21
Трест «Сургутдорстрой»	466	383	138	188	57
Трест «Тюменьдорстрой»,	563	527	188	255	84
Аппарат ПСМО «Запсибдорстрой»	49	42	24	13	5
Итого по ПСМО «Запсибдорстрой»	1622	1482	585	730	167
Итого по ПСМО «Запсибдорстрой», в %	100%	91,4%	36,1%	45,0%	10,3%

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3905. Л. 3; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 29.

Приложение 29

Основные формы комплектования рабочих кадров в тресте «Сургутдорстрой» в 1981-1985 гг.

Год	Прием всего, чел.	Вольный найм		Сезонные рабочие		ГПТУ		Оргнабор		Перевод из других организаций	
		чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%
1981	2259	1730	76,6	490	21,7	-	-	39	1,7	-	-
1983	2323	2143	92,2	-	-	2	0,1	15	0,6	163	7,0
1984	2365	1391	58,8	-	-	5	0,2	14	0,6	955	40,4
1985	1380	1096	79,4	-	-	13	0,9	-	-	271	19,6

Источник: АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 24. Л. 27; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 82. Л. 185; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 109. Л. 170; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 141. Л. 160.

Приложение 30

Основные формы комплектования рабочих кадров в тресте «Сургутдорстрой» в 1986-1989 гг.

Год	Прием всего, чел.	Вольный найм		Студенты-практиканты		ГПТУ		Перевод из организаций Главка		Перевод из других организаций	
		чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%
1986	1140	810	71,1	24	2,1	22	1,9	168	14,7	116	10,2
1987	661	540	81,7	24	3,6	3	0,5	74	11,2	20	3,0
1988	1041	743	71,4	12	1,2	7	0.7	279	26,8	-	-
1989	865	719	83,1	18	2,1	13	1,5	115	13,3	-	-

Источник: АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 170. Л. 138; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 201. Л. 84; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 232. Л. 80; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 263. Л. 12.

Приложение 31

Общая численность и качественный состав дорожных строителей в ПСМО «Запсибдорстрой» в 1981-1991 гг.

Состав объединения	Ед. изм.	Годы							
		1981	1984	1985	1987	1988	1989	1990	1991
ИТР	чел.	1480	2266	2418	2410	3052	2638	2342	2285
Служащие	чел.	487	708	761	179	168	151	122	127
МОП	чел.	265	458	168	661	-	-	-	-
Рабочие кадры	чел.	7780	10369	11779	11843	11671	9529	8025	7467
Прочие категории работающих	чел.	181	-	278	-	784	953	1222	894
Итого, общая численность	чел.	10183	13801	15404	15705	15675	13271	11711	10773

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 28; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 165; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 171; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 239; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 87; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 47; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7777. Л. 65; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 8096. Л. 26.

Приложение 32

Наличие жилой площади в тресте «Нижневартовскдорстрой» в 1977-1980 гг.

По тресту, в кв. м.:	1977		1978		1979	
	Кап.	Врем.	Кап.	Врем.	Кап.	Врем.
	18838	25514	21744	27730	17944	36321
СУ-909	12127	12392	12128	13190	14734	16281
СУ-917	1638	2249	1638	3001	1390	3249
СУ-920	1821	7232	2310	7538	1820	8119
СМП-553	3252	1391	5668	1391	-	492
СУ-941	-	2250	-	2250	-	3250
СУ-951	-	-	-	-	-	2110
СУ-952	-	-	-	-	-	2820

Источник: АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 37. Л. 19; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 81. Л. 23; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 163. Л. 37.

Приложение 33

Качество строительно-монтажных работ треста «Тюменьдорстрой» на автодорогах севера Западной Сибири (1966-1970 гг.)

Год	По оценкам, в %			
	Отлично	Хорошо	Удовлетворительно	Без оценки
1966	10,7	71	12,9	5,4
1967	17,6	76	2,9	3,3
1968	7,1	87,2	5,3	0,4
1969	17,3	76,7	5,3	0,7
1970	13,7	83,9	1,5	0,9

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 84; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11. Л. 104; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 103-104; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 79-80; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 12.

Приложение 34

Строительство автомагистрали Тюмень – Тобольск в 1968-1980 гг.

Годы	План, утв. Минтрансстроем, в км	План, утв. Тюменским обкомом, в км	Факт, в км
1968	10	10	2
1969	10	10	10,1
1970	10	10	10,1
1971	10	10	10,2
1972	10	10	10
1973	20	20	8,8
1974	20	20	13,1
1975	20	20	22,3
1976	7	20	14,2
1977	12	25	14,1
1978	15	25	7,8
1979	15	25	15,1
1980	15	25	-

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 121. Л. 95; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 74; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176. Л. 72; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 180г. Л. 221; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5254. Л. 133. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 191. Л. 74; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 30; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6560. Л. 2; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 143; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10.

Приложение 35

Строительство автодорог на Севере Западной Сибири дорожно-строительными организациями Минтрансстроя СССР в разрезе пятилетних планов

Тип объекта	Годы		
	1966-1970	1971-1975	1976-1980
Автодороги, в км	156,4	611,7	1170,5
Аэродромное покрытие, тыс. м²	550	644	505,3

Источник: ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 143; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 148; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 1, 172; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 169; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 1, 193; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1, 223; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93-94; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

Приложение 36

Строительно-монтажные работы автодорожных трестов Минтрансстроя СССР в Тюменской области в годы девятой пятилетки (1976-1980 гг.)

Годы пятилетки	Тюменьдорстрой		Нижневартовскдорстрой	
	Ввод автодорог, в км	Аэродромное покрытие, в тыс. м^2	Ввод автодорог, в км	Аэродромное покрытие, в тыс. м^2
1976	75	85	66,6	7
1977	94	100,8	79,9	9,1
1978	97,3	96,4	115,7	-
1979	132,3	125	159,2	13,2
1980	141,4	68,8	209,1	-

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 143; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 148; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 1, 172; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 169; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 1, 193; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1, 223; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93-94; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

Приложение 37

Выполнение поручения Совета Министров СССР от 25.01.1978 г. по строительству автомобильных дорог Минтрансстроем на объектах Миннефтепрома СССР в 1979-1980 гг.

Год	Задание правительства на строительство автодорог, в км	Фактически построено, в км	Выполнение, в %
1979	250	202,1	80,8
1980	330	269,6	81,6
Всего	550	471,6	85,8

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2392. Л. 301-304. АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 101. Л. 23-28; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 1, 210-212; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76.

Приложение 38

Финансирование строительно-монтажных работ автодорожных трестов Минтрансстроя СССР в Тюменской области в годы девятой пятилетки (1976-1980 гг.)

Годы пятилетки	Тюменьдорстрой	Нижневартовскдорстрой
	СМР в млн руб.	СМР в млн руб.
1976	48,8	51,1
1977	66,2	66,8
1978	86,9	73,6
1979	85,5	92,0
1980	77,0	133,4

Источник: ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 143; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 148; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 1, 172; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 169; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 1, 193; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1, 223; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93-94; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

Приложение 39

Ввод автомобильных дорог трестом «Сургутдорстрой» объединения «Запсибдорстрой» и трестами союзных республик СССР на территории нефтегазового комплекса в 1981-1984 гг.

Наименование подрядной организации	1981		1982		1983		1984	
	план км	факт км	план км	факт км	план км	факт км	план км	факт км
«Сургутдорстрой» ПСМО «Запсибдорстрой», в том числе:	249,9	221,97	293,0	263,8	305,4	316,7	185,6	212,1
Эстонская ССР	20	20	30	30	30	34	30	40
Литовская ССР	20	20	30	30	30	31	30	34
Белорусская ССР	-	-	-	-	-	-	6,3	6,6

Источник: АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 19. Л. 112-113; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 40; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 82. Л. 152-168; АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 109. Л. 118.

Приложение 40

Строительство автодороги Тюмень – Тобольск на участках Урал - Байкалово и Байкалово – Ворогушино в 1981-1985 гг.

Годы	План	Введено в эксплуатацию, в км
1981	15,0	15,0
1982	13,0	13,1
1983	13,4	23,3
1984	18,0	18,0
1985	15,0	15,0
1986	6,3	6,3

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 44; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 40; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 33; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 51; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 44; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 428. Л. 48.

Приложение 41

Ввод автомобильных дорог с твердым покрытием в ПСМО «Запсибдорстрой» и дорожно-строительных трестах по генеральному подряду на территории Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1981-1985 гг.)

Наименование подрядной организации	Ед. изм.	1981	1982	1983	1984	1985	За IX пятилетку
ПСМО «Запсибдорстрой» всего:	км	542,6	701,0	776,4	780,6	916,4	3716,9
«Тюменьдорстрой»	км	158,8	172,4	159,6	129,4	140,2	760,3
«Нижневартовскдорстрой»	км	161,9	202,2	194,6	179,0	209,6	947,3
«Сургутдорстрой»	км	221,9	263,8	316,7	212,1	213,5	1228
«Надымдорстрой»	км	-	62,6	105,5	52,3	86,3	306,7
«Уренгойдорстрой»	км	-	-	-	76,6	102,0	178,6
СУ-952	км	-	-	-	131,2	164,8	296

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4. Л. 44; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 5. Л. 40; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8. Л. 33; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12. Л. 51; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 44.

Приложение 42

Ввод автомобильных дорог с твердым покрытием в ППДСО «Запсибдорстрой» и ПРСО «Тюменьавтодор» в 1986-1990 гг.

Наименование организации	Ед. изм.	Годы					Всего
		1986	1987	1988	1989	1990	
«Запсибдорстрой»	км	869,1	983,0	898,9	773,9	589,1	4114
«Тюменьавтодор»	км	235,4	270,0	303,7	285,3	246,6	1341

Источник: АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 22. Л. 1; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 100; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 38; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 7777. Л. 58; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1091. Л. 149; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1122. Л. 81; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1144. Л. 138; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1172. Л. 109; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1192. Л. 74.

Приложение 43

Строительство автодорог с твердым покрытием в Тюменской области

Годы	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990
Ввод автодорог по области всего, в км	185,4	833	1446	4427	5455
Север Тюменской области, в км	156,4	611,7	1170,5	3717	4114
Юг Тюменской области, в км	29	218,3	275,5	710	1341

Источник: ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5637. Л. 270-271; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64; Тюменская область в цифрах. 1981 – 1985 годы. Свердловск, 1987. С. 51; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 143; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299а. Л. 10; ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328. Л. 76; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 23. Л. 148; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 66. Л. 1, 172; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 116. Л. 169; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 161. Л. 1, 193; АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 196. Л. 1, 223; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 2728. Л. 93-94; ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 14; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 22. Л. 1; АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 19. Л. 100; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7467. Л. 38; РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 7777. Л. 58; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1091. Л. 149; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1122. Л. 81; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1144. Л. 138; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1172. Л. 109; ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1192. Л. 74; ГАТО. Ф. 1112. Оп. 2. Д. 3144. Л. 3.