

ФОРСИРОВАНИЕ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СЕВЕРНЫХ РАЙОНАХ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (1980-е – НАЧАЛО 1990-х гг.)

Анализируется форсирование строительства автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири в 1980-е – начале 1990-х гг. Выявляются особенности и методы реализации усиления автодорожного строительства в сложных северных условиях. Сделаны выводы о том, что существенно возрастает строительство транспортных объектов для нефтегазодобывающей промышленности. Начало формирования опорной сети автомобильных дорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса автором увязывается с ростом автодорожного строительства.

Ключевые слова: Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс; автодорожное строительство; транспортное освоение; Министерство транспортного строительства СССР; Запсибдорстрой; форсирование; автодорожная сеть; единое транспортное пространство.

Автомобильные дороги имеют определяющую роль для социально-экономического развития севера Западной Сибири. В начале 1980-х гг. Тюменская область не представляла единого транспортного пространства с развитой сетью автомобильных дорог. Преимущественно южные районы Тюменской области были прочно связаны автодорогами с областным центром. В этой связи наращивание протяженности автодорожной сети 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 удаленных северных районов Западной Сибири. Строительство автодорог осуществлялось в трудных природно-климатических и геологических условиях. Север Западной Сибири представляет территорию с сильной заболоченностью, подтопляемостью и наличием большого числа рек, озёр и проток осложнявших строительство.

Историография автодорожного строительства севера Западной Сибири представлена в ракурсе нефтегазового освоения. В исследовании В.П. Карпова поднимались проблемы транспортной инфраструктуры, роль ключевых постановлений партии и правительства по развитию транспорта в Тюменской области [1]. Некоторые аспекты автодорожного строительства отмечены в работах Г.Ю. Колевой [2]. Исследователь проанализировал ряд специальных правительственных постановлений и их значение для ускорения строительства автодорог в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Автором указывалось на хроническое отставание строительства автодорог в конце 1970-х гг. Выявлена тенденция по созданию дорожных ремонтно-строительных управлений в Главтюменнефтегазе в начале 1980-х гг. [Там же. С. 51–52]. Однако упомянутые авторы концентрировали исследовательские усилия, прежде всего, на создании и развитии Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Эмпирически проанализировал локальное автодорожное строительство в Среднем Приобье А.И. Прищепин в работе «Возрождение Сургута. Вторая половина XX века» [3]. Автором были выявлены тенденции развития автодорожного строительства в городе Сургуте в 1960–1990-е гг. [3. С. 204–221]. В статье «Первые транс-

портные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции» исследователь охарактеризовал общее развитие транспорта в 1960-е – начале 1990-х гг. [4].

На рубеже 1970-х – 1980-х гг. наметилось отставание по строительству автомобильных дорог в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, что приняло крайне острые формы и начало сказываться на темпах добычи нефти и газа. Насущной необходимостью нефтегазового комплекса являлось интенсивное транспортное освоение нефтяных и газовых месторождений.

Подрядчиком по строительству автодорог и аэродромного покрытия являлись Министерство транспортного строительства СССР и его Главное управление по строительству автомобильных дорог в районах Урала и Западной Сибири (Главзапсибдорстрой). Основные заказы по строительству автодорог и аэродромов в Западной Сибири выполнялись для министерств нефтяной промышленности, газовой промышленности, гражданской авиации СССР и их главков, так как именно они осуществляли промышленную эксплуатацию ведомственных автодорог и аэродромов в районах освоения. Более того, существовавшая ведомственная сеть автодорог Главтюменнефтегаза к тому времени не являлась составной частью общей автодорожной сети, которую содержало Министерство автомобильных дорог РСФСР.

В 1980 г. тресты Главзапсибдорстроя ввели в эксплуатацию автодорог общей протяженностью 272 км: «Тюменьдорстрой» – 62,9 км [5. Л. 76], «Нижневартовскдорстрой» – 209,1 км [6. Л. 1]. Между тем документы производственных объединений «Юганскнефтегаз», «Сургутнефтегаз» свидетельствуют о невыполнении государственного плана по автодорогам трестом «Тюменьдорстрой». Так, в 1980 г. «Юганскнефтегаз» указывал на необеспечение ввода автодорог на 11,7 км [7. Л. 376], «Сургутнефтегаз» – на 14,45 км [8. Л. 442]. По объединению «Нижневартовскнефтегаз» допустил отставание «Нижневартовскдорстрой» на 41 км [9. Л. 321].

Замедление строительства автодорог сказывалось на темпах освоения новых месторождений. Заместитель министра нефтяной промышленности СССР в 1965–1989 гг. Ш.С. Донгарян вспоминал, что в начале 1980-х гг. «суточные и месячные планы по добыче нефти Главтюменнефтегазом не выполнялись» [10. С. 112]. В связи с этим в начале 1980 г. состоялось

совещание у секретаря ЦК КПСС В.И. Долгих, курировавшего нефтегазовый комплекс. На этом совещании были подняты основные проблемы нефтегазового освоения. В нем приняли участие представители министерств, главков, в том числе был приглашен первый секретарь Тюменского обкома КПСС Г.П. Богомяков. В качестве самых острых проблем, связанных с падением добычи нефти, было подчеркнуто отставание строительства автодорог к месторождениям, сети автодорог на месторождениях, а также между городами, поселками и железнодорожными станциями. «В то время для нефтяников строилось 170 км в год, – вспоминал Ш.С. Донгарян, – а нужно было 750» [Там же. С. 113–114].

В конечном итоге было разработано и принято 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» [11. Л. 202–227]. В постановлении указывалось в качестве одной из причин, препятствовавших выполнению плана по добыче нефти и газа, отставание по строительству автомобильных дорог. Согласно постановлению, в г. Нижневартовске предполагалось создать производственное объединение по строительству автомобильных дорог в составе Минтрансстроя СССР. Дополнительно привлекались к строительству автодорог советы министров Украинской, Белорусской, Латвийской, Литовской, Эстонской, Узбекской и Казахской ССР [Там же. Л. 205–206]. Минтрансстрою и союзным республикам поручалось правительственным заданием обеспечить строительство и ввод автодорог: в 1981 – 665 км, 1982 – 830, 1983 – 830 км [Там же. Л. 226].

4 декабря 1980 г. приказом министра транспортного строительства СССР, в целях улучшения руководства строительством автомобильных дорог в Западной Сибири и координации деятельности строительных организаций союзных республик, было организовано производственное строительно-монтажное объединение (ПСМО) «Запсибдорстрой» в г. Нижневартовске. Тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» переподчинялись объединению. «Запсибдорстрой» получил широкие функции генерального подрядчика по строительству автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири [12. Л. 1–2]. Начальник объединения «Запсибдорстрой» в 1981–1999 гг. А.И. Каспаров вспоминает, что автодорожным строителям объединения «поставили трудную задачу – за пятилетку увеличить объёмы строительства втрое, доведя их ввод в эксплуатацию в 1985 году до 900 километров ежегодно» [13. С. 85].

Усилили производственные мощности дорожно-строительные организации союзных республик Советского Союза, ставшие субподрядчиками объединения «Запсибдорстрой». В конце 1980 г. на территории Тюменской области союзные республики организовали 8 дорожно-строительных трестов и управлений: Совет министров РСФСР – трест «Сибдорстрой» в Тобольске, Совет министров Украинской ССР – «Укртюмендорстрой» в Ханто; Совет министров Белорусской ССР – «Белнефтедорстрой» в Нижневартовске; Совет министров Литовской ССР – ДСУ-12 в Кога-

ме; Совет министров Латвийской ССР – «Латтюмендорстрой» в Ханто; Совет Министров Эстонской ССР – «Этсургутдорстрой» в Пиме; Совет министров Узбекской ССР – «Узтюмендорстрой» в Нягани; Совет министров Казахской ССР – «Казнефтедорстрой» в Стрежевом [14. Л. 85–88; 15. С. 11].

В 1980 г. началось сооружение автодороги Тобольск–Южный Балык, которое вёл трест «Сибдорстрой» Министерства автомобильных дорог РСФСР. Автодорога должна была соединить нефтегазовые районы Среднего Приобья и Ямала [16. Л. 24].

Министерство транспортного строительства СССР приняло ряд мер по реорганизации структуры управления автодорожным строительством, создавая в районах интенсивного нефтегазового освоения территориальные тресты. В декабре 1980 г. в Сургуте был организован Сургутский трест автодорожного строительства («Сургутдорстрой») с включением из треста «Тюменьдорстрой» строительных управлений № 904 и 943, автобазы № 92 и строительных управлений № 951, 952, автобазы № 107 из треста «Нижневартовскдорстрой» [17. Л. 39]. Эта особенность по созданию территориальных автодорожных трестов прослеживается до конца 1980-х гг. В 1981 г. на страницах окружной газеты «Ленинская правда» главный инженер строительного управления № 905 А. Ксенофонов предлагал создать аналогичный трест в Нефтеюганске с включением строительных управлений № 905 и 926 [18]. Но данное предложение не получило одобрения в министерстве. В поиске эффективных методов управления строительные организации треста «Тюменьдорстрой» расположенные на севере, передавались тем трестам, которые были наиболее приближены к району строительства. Впоследствии строительные управления № 905 и 926 дислоцированные в Нефтеюганском районе были переданы в трест «Сургутдорстрой» [19. Л. 12].

В 1981 г. Главтюменнефтегаз разрабатывал 40 нефтяных и газовых месторождений, 23 из них были введены в эксплуатацию во второй половине 1970-х гг. [20. С. 35]. К этому времени 17 месторождений из тех 23, которые были введены ранее, не располагали автодорогами с твердым покрытием. К 1981 г. на нефтегазовых месторождениях находилось в эксплуатации 1386 км автодорог, которых категорически было недостаточно для интенсивного освоения [21. С. 77].

В такой сложной ситуации объединение «Запсибдорстрой» приступило к транспортному освоению региона. Основным полем деятельности объединения стало строительство магистральных и внутрипромысловых автодорог с капитальным типом покрытия – из сборных железобетонных плит ПАГ-ХІV, в том числе аэродромы для гражданской авиации. Объединение «Запсибдорстрой» в 1981 г. развернуло работу на новых автомагистралях «Федоровское–Холмогорское», внутрипромысловые автодороги Мамонтовского, Средне-Балыкского, Холмогорского, Правдинского, Лянторского, Когалымского, Восточно-Сургутского и V очереди Саяногорского месторождений, взлетно-посадочных полос на Холмогорском и Северо-Варьганском месторождениях. Ряд строительных управлений треста «Нижневартовск-

дорстрой» обустроивали автомагистраль «Олень-Катыльгинское», Вахское, Первомайское, Советское месторождения объединения «Томскнефть» [22. Л. 49–56]. В 1981 г. «Запсибдорстрой» не справился с планом по строительству автодорог. Всего было введено 542,6 км при плане в 653,9 км [Там же. Л. 138–139].

В 1981 г. общая численность объединения «Запсибдорстрой» составляла 10 183 человека. Укомплектованность инженерно-техническими кадрами в объединении составила 91,4%. Наименее укомплектованным являлся «Сургутдорстрой» – 82,2%, «Тюменьдорстрой» – 93,6%. Наиболее обеспечен кадрами был «Нижевартовскдорстрой» – 97,4%. Объединению не удалось решить проблему с нехваткой рабочих кадров водителей и механизаторов [Там же. Л. 125]. Существенную проблему представляла доставка железобетонных плит в отдаленные районы Ямала и накопление запасов для непрерывного строительства в летний сезон. Одновременно с этим в некоторых подразделениях объединения наблюдался низкий уровень контроля за технологией строительства автомобильных дорог. Например, по качеству дорожного покрытия отставал трест «Сургутдорстрой» – 40 км из 115,6 км, т.е. 34% построенных дорог были сданы с оценкой «удовлетворительно» [Там же. Л. 136].

К тому же не выполнялись плановые задания трестами «Сургутдорстрой» и «Нижевартовскдорстрой», что наблюдалось до 1983 г. включительно. Однако отмечалось перевыполнение годовых планов у субподрядчиков объединения «Запсибдорстрой». Руководство производственного объединения «Сургутнефтегаз» в 1981 г. в пояснительной записке к годовому отчету отмечало: «Транспортные строители Совмина Эстонской и Литовской ССР с заданием строительства автомобильных дорог успешно справились и имеют значительный задел на 1982 г.» [23. Л. 514].

Тем не менее объединение «Запсибдорстрой» добивается выполнения годового плана несколькими путями. Продолжается создание новых автодорожных организаций и широким применением новой техники. В 1982 г. был создан трест «Надымдорстрой». В 1981–1983 гг. сооружение насыпей автодорог с использованием водопропускных труб из гофрированной стали возросло почти в 4 раза: с 127 до 499 т [24. Л. 135]. В 1983–1984 гг. росло применение дорнита на нефтепромысловых дорогах: с 82 до 180,3 км (более чем в 2 раза) [25. Л. 162]. Дорнит стелился под бетонные плиты. Этот материал способствует устойчивости земляного полотна и изоляции от смешивания прослоек автодороги.

В 1983 г. трест «Тюменьдорстрой» объединения «Запсибдорстрой» за успешное выполнение производственных показателей и социалистических обязательств по строительству автодорог был награжден переходящими Красными знаменами ЦК КПСС, Совета министров СССР и ЦК ВЛКСМ, с занесением на доску Почета на ВДНХ СССР.

В начале 1980-х гг. растет значение освоения газовых месторождений севера Западной Сибири. Автодорожное строительство смещается в арктические районы Севера. Ввод в эксплуатацию Уренгойского, Ябургского газовых месторождений был осуществлен без автодорог, что серьезно осложняло доставку

грузов и вахт работающих. В 1983–1984 гг. отраслевые министерства проводят организационные мероприятия для строительства автомобильных дорог и взлетно-посадочных полос на Ямале. Протоколы выездных заседаний Мингазпрома СССР освещают обустройство Уренгойского, Ябургского газоконденсатного месторождения, которое поручалось объединению «Запсибдорстрой», и сооружение автодорог: в 1983 г. – 90 км, 1984 – 110 км [26. Л. 239]. Мингазпром возложил на объединение строительство автодорог в две стадии и начало эксплуатации по завершению первой стадии (укладка железобетонных плит) [26. Л. 240].

Вместе с тем темпы автодорожного строительства в северных районах Западной Сибири росли не так стремительно. В 1983 г. объединением планировалось ввести в эксплуатацию 765,3 км, фактически построило 776,4 км (по постановлению – 830 км) [27. Л. 104]. Тем самым «Запсибдорстрой» впервые выполнил план по автодорогам. Следует отметить, плановые задания по объединению были уточнены с Госпланом СССР, что повлекло их корректировку и сокращение плана по автодорогам, контрастируя с показателями партийно-правительственного постановления от 20 марта 1980 г.

Учитывая некоторое усиление строительства и дальнейшее транспортное освоение нефтегазового комплекса, Совет министров СССР 26 июня 1984 г. № 673 принял специальное постановление «О мерах по ускорению строительства транспортных объектов и усилению строительно-монтажных организаций Министерства транспортного строительства в районах Западной Сибири», которое было направлено на форсирование темпов автодорожного строительства [28. Л. 105–109 об.]. Советом министров СССР было подчеркнуто обеспечить ввод в действие не менее 940 км автомобильных дорог с твердым покрытием. Для ускорения строительства выделялись дополнительные фонды материалов, механизмов, оборудования, транспортных средств. Постановление продлеvalo участие дорожно-строительных организаций союзных республик. Впервые в правительственном постановлении, касающемся Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, предполагалось строительство меридиональной автомобильной дороги Уренгой–Надым–Советский, которая пересекала Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа с севера на юг [Там же. Л. 105–106 об.]. В 1984 г. для транспортного освоения Уренгойского газоконденсатного месторождения создается трест «Уренгойдорстрой» [29. Л. 122–123].

В 1985 г. в состав объединения входило шесть трестов: «Тюменьдорстрой», «Нижевартовскдорстрой», «Сургутдорстрой», «Надымдорстрой», «Уренгойдорстрой» и одно строительное управление № 952, подчинявшееся непосредственно аппарату объединения. В начале 1985 г. был образован трест «Запсибдорстроймеханизация», занимавшийся подготовительными работами по гидронамыву песка под основания автодорог. Суммарно тресты объединения выполняли объем строительно-монтажных работ в 620 млн руб. [30. Л. 116].

Ввод автодорог в ПСМО «Запсибдорстрой», км

Объединение и его тресты	Год					
	1981	1982	1983	1984	1985	За пятилетку
Запсибдорстрой, всего	542,6	701,0	776,4	780,6	916,4	3716,9
Тюменьдорстрой	158,8	172,4	159,6	129,4	140,2	760,3
Нижневартовскдорстрой	161,9	202,2	194,6	179,0	209,6	947,3
Сургутдорстрой	221,9	263,8	316,7	212,1	213,5	1228
Надымдорстрой	–	62,6	105,5	52,3	86,3	306,7
Уренгойдорстрой	–	–	–	76,6	102,0	178,6
СУ-952 (ПСМО)	–	–	–	131,2	164,8	296

В абсолютных показателях «Запсибдорстрой» за одиннадцатую пятилетку в 6,9 раза увеличил строительство автодорог (см. таблицу). В 1985 г. объединение впервые сдало более 900 км. По итогам пятилетки передовиками по вводу автодорог в объединении стали «Сургутдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой». Из таблицы следует, что на протяжении пятилетки нестабильно работал трест «Надымдорстрой».

Благодаря применению новых технологических решений и созданию новых организаций, «Запсибдорстрой» заметно ускорил строительство транспортных объектов на севере Западной Сибири. В автодорожном строительстве стал активно применяться двухстадийный метод, согласно действующему в то время нормативному документу «Инструкция по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов Западной Сибири» (ВСН 26-80 утвержденный Миннефтепромом СССР) [31. С. 27]. Под этим методом понималось сооружение автодороги, когда на первой стадии проектируется и строится временный транспортный путь, далее на второй стадии доводится до параметров постоянной дороги с обеспечением всех норм. При соблюдении технологии строительства и культуры производства данный метод давал экономический эффект, что значительно сокращало затраты на земляное полотно [Там же. С. 28].

Автодорога отсыпалась зимой на промороженных болотах, доводилось до нужного уровня земляное полотно, укладывались плиты. И дорога вводилась в эксплуатацию директивно по первой стадии, без учета фактора времени для осадки и консолидации промороженных грунтов дорожного полотна. По этой причине нередко были случаи разрушения дорожных плит. Недостатком оказалось то, что строительные организации задерживали эксплуатацию по первой стадии и пере кладку плит, омоноличивание стыков и обустройство по второй стадии, что незамедлительно сказывалось на качестве автодорог нефтяных промыслов.

В автодорожном строительстве утвердилась пятизвенная система управления и организации, которая была характерна для капитального строительства в Западной Сибири [32. С. 85]. Вертикаль управления строилась следующим образом: союзное министерство – главное управление – производственное объединение – дорожно-строительный трест – строительное управление. С 1977 по 1991 г. по такой схеме Минтрансстроем управлялось автодорожное строительство на севере Западной Сибири. «Главзапсибдорстрой» руководил деятельностью объединения «Запсибдорстрой». По отношению к трестам «За-

псибдорстрой» являлся органом хозяйственного управления. По нашему мнению, координационная функция объединения между трестами Минтрансстроя и строительными организациями союзных республик способствовала ускорению строительства автодорог в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе.

Результатом первоначальной деятельности объединения стало расширение сети автодорог на месторождениях, соединению автодорогами Сургута с Когалымом, Ноябрьском, Нижневартовска – с Лангепасом, Радужным. В 1981–1985 гг. «Запсибдорстрой» построил взлетно-посадочные полосы в Ноябрьске, Советском, Радужном, Пудино и реконструировал пять аэропортов в Нижневартовске, Сургуте, Новом Уренгое, Надыме, Стрежевом для приема ТУ-154 и ИЛ-86 [33. С. 19]. Таким образом, сеть автодорог соединила между собой Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа. Нарастали предпосылки формирования единого транспортного пространства Тюменской области.

Характерной чертой данного периода было то, что автодорожное строительство постоянно находилось под пристальным контролем партийных, центральных и местных органов советской власти. ЦК КПСС и Совет министров СССР Постановлением от 20 августа 1985 г. №797 «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986–1990 годах» обязали Миннефтепром, Мингазпром, Минтрансстрой разработать план передачи ведомственных автомобильных дорог в общую сеть автодорог РСФСР [34. Л. 7 об.–8]. Документ определял по автодорожному строительству на 1986–1990 гг. следующие объёмы: Миннефтепром – 4 060 км, Мингазпром – 1 500 км [Там же. Л. 32 об.].

В октябре 1985 г. на 4-й сессии 19-го созыва Ханты-Мансийского окружного Совета народных депутатов объединение «Запсибдорстрой» заверяло власти округа, что справится с планом XII пятилетки по вводу в эксплуатацию 5 010 км автодорог [35. Л. 11]. В конце 1985 г. объединение приросло новым трестом «Стрежевойдорстрой» [36. Л. 207].

Во второй половине 1980-х гг. начинаются процессы подготовительных мероприятий по передаче ведомственных автомобильных дорог в Тюменское областное производственное объединение строительства и эксплуатации автомобильных дорог («Тюменьавтодор»). В 1986 г. начальник «Тюменьавтодора» Ю.В. Куренков опубликовал программную статью «Нефтегазопромысловые дороги – в общую дорожную сеть» [37. С. 20–21]. В статье констатировалось, что протяженность автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в 1986–1990 гг. достигнет 10 тыс. км. Но эти автодороги строятся по ведомственным нормативам, ширина автодороги составляет 8–10 м, что не соответствует пропускной способности сегодняшнего дня. Кроме того, развитие автодорожной сети должно способствовать системе расселения. По мнению Ю.В. Куренкова, передача автодорог в общую сеть и обеспечение стабильной эксплуатации автодорог, их ремонта и содержания повысят качество нефтегазопромысловой автодорожной сети. Кроме того, на 1990 г. планировалось завершение

строительства автодороги Тобольск–Южный Балык, которая должна была связать нефтепромысловые автодорог с общей автодорожной сетью РСФСР [37. Л. 21].

Совместным приказом Миннефтепрома СССР и Минавтодора РСФСР от 24 февраля 1987 г. № 149/33-ор регламентировалась передача ведомственных магистральных автомобильных дорог Главтюменнефтегаза в ведение «Тюменьавтодора» общей протяженностью 1 743 км [38. Л. 151–156]. В соответствии с приказом, с 1 июля 1987 г. Минавтодором РСФСР вносилось предложение создать в составе «Тюменьавтодора» Управление северных автомобильных дорог в г. Сургуте, а также трех дорожных ремонтно-строительных управлений в Сургуте, Нижневартовске и Мамонтово. Управление «Северавтодор» было создано приказом Минавтодора РСФСР от 22 июля 1987 г. № 112-ор [39. С. 141]. Его основными задачами стали прием ведомственных автомобильных дорог в сеть общего пользования и организация их ремонта и содержания.

В 1987 г. объединение «Запсибдорстрой» перешагнуло тысячекилометровый рубеж годового плана по вводу автодорог. В этот период наивысшего пика автодорожного строительства в процесс приемки-передачи ведомственных автомобильных дорог включается Тюменский облисполком. Решением облисполкома от 22 декабря 1988 г. № 309 «Об утверждении опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» предполагалась реконструкция действовавших и строительство новых опорных автодорожных коридоров, как меридиональных, так и широтных: 1) Тюмень–Тобольск–Сургут–Нижневартовск (1 239 км); 2) Сургут–Ноябрьск–Новый Уренгой (683 км); 3) Мамонтовский–Нефтеюганск–Ханты-Мансийск (298 км); 4) Нягань–Талинский–Каменное месторождение–Ханты-Мансийск (323 км); Новый Уренгой–Надым–Советский–Ивдель–Серов (1 180 км) [40. Л. 97–100]. Однако для автодорожного строительства региона самым важным пунктом в решении облисполкома было то, что отныне «вновь строящиеся дороги, соединяющие административные центры с населенными пунктами, в дальнейшем при передаче относить к указанной опорной сети» [40. Л. 97]. Иными словами, в решении облисполкома формулировалась концепция единого транспортного пространства Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Бывший начальник дорожного отдела Гипротюменнефтегаза Н.В. Табаков вспоминает, что ещё «в начале 1980-х годов стало очевидным – сеть дорог по начертанию, параметрам и капитальности не должна формироваться только под нужды нефтегазодобывающей промышленности» [41. С. 329]. Таким образом, центральной проблемой являлся отход от ведомственного пути развития автодорожной сети в перспективе.

В 1988 г. объединение «Запсибдорстрой» продолжало наращивать темпы автодорожного строительства. Ввод в эксплуатацию составил 898 км [42. Л. 65]. В 1989 г. темпы автодорожного строительства

сокращаются до 773 км [43. Л. 1–2]. Несмотря на тенденции сокращения работ и финансирования, объединение по инерции создает трест-площадку «Ноябрьскдорстрой». В 1990 г. темпы прокладки автодорог составили всего 586 км [44. Л. 3]. Итак, в 1986–1990 гг. автодорожные строители ввели в эксплуатацию более 4 тыс. км автодорог.

Негативные тенденции в автодорожном строительстве в последние годы XII пятилетки имели ряд немаловажных причин. Во-первых, в 1989–1990 гг. сокращается бюджет Тюменской области. Тюменский обком КПСС указывал на то, что в 1989–1990 гг. нефтегазовый комплекс получил капитальных вложений на 7% меньше, чем за все предшествующие годы нефтегазового строительства. Определенно отразилось на строительстве снижение ответственности за невыполнение планов [45. Л. 1]. Во-вторых, развернувшиеся процессы «перестройки», реформирование управления нефтегазовой промышленностью, ликвидация Главтюменнефтегаза отрицательно сказались на объемах строительно-монтажных работ [46. С. 104–105]; в-третьих – в 1990–1991 гг. были ликвидированы республиканское Министерство автомобильных дорог и союзное Министерство транспортного строительства, что ознаменовало структурные преобразования в автодорожной отрасли страны.

Примечательно, что руководству Министерства транспортного строительства и объединению «Запсибдорстрой» совместно с дорожно-строительными организациями союзных республик Советского Союза удалось форсировать развитие сети автомобильных дорог и аэродромов. С одной стороны, внедряя интенсивные подходы и новые технологии по сооружению автодорог, что существенно ускорило строительство. С другой стороны, используя экстенсивный подход, увеличивая количество новых трестов, к сожалению, с некоторым ухудшением качества дорожного полотна. Не стоит умалять деятельность организаций союзных республик. К примеру, в конце 1991 г. трест «Сибдорстрой» Минавтодора РСФСР завершил прокладку автомагистрали Тобольск–Южный Балык протяженностью 470 км, единственной автодороги, связывающей нефтегазодобывающие районы с общегосударственной сетью дорог [47. Л. 73]. Широкомасштабную программу транспортного строительства осуществил в районе г. Нягани и Красноленинского свода месторождений трест «Узтюмендорстрой» Минавтодора Узбекской ССР протяженностью 362 км [48. С. 120].

Таким образом, в северных районах Западной Сибири ускоряется строительство транспортных объектов для нефтегазового комплекса. Автодорожные строители эффективно решили задачи транспортного освоения нефтяных и газовых месторождений, что позволило приступить к формированию опорной сети автомобильных дорог. Крупным достижением автодорожного строительства нефтегазового комплекса явилось преодоление транспортной изолированности автономных округов Тюменской области и последующее их включение в автодорожную сеть Российской Федерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990). Тюмень : ТюмГНГУ, 2005. 316 с.
2. Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989). Тюмень : ТюмГНГУ, 2006. 184 с.

3. Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут : Дефис, 2015. 240 с.
4. Прищепа А.И. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции // Актуальные вопросы истории Западной Сибири. Сургут, 2008. С. 166–176.
5. Государственный архив Тюменской области (далее ГАТО). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 328.
6. Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (далее АОАГН). Ф. 79. Оп. 1. Д. 196.
7. Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска. Ф. 48. Оп. 1. Д. 358.
8. Архивный отдел Администрации г. Сургута (далее АОАГС). Ф. 137. Оп. 1. Д. 183.
9. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 541.
10. Донгарян Ш.С. Подвиг созидателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. М. : Нефтяное хозяйство, 2006. Вып. 19. С. 95–140.
11. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673.
12. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 1.
13. Каспаров А.И. Дорога длиной в жизнь. М. : Витязь-Братишка, 2008. 159 с.
14. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6524.
15. Латышева Г. Дорожники Казахстана – на стройках Сибири // Автомобильные дороги. 1981. № 8. С. 11.
16. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (далее ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 1. Д. 7171.
17. АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1.
18. Ленинская правда. 1981. 25 апр.
19. АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 2а.
20. Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989). Тюмень : ТюмГНГУ, 2006. 184 с.
21. Чуриков Л.И. Состояние и проблемы транспортного освоения Западной Сибири // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень : ЗапСибНИГНИ, 1982. Вып. 56. С. 76–79.
22. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 4.
23. АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 247.
24. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8.
25. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12.
26. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6811.
27. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 8.
28. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1772.
29. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 12.
30. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15.
31. Казарновский В.Д., Табаков Н.В., Лейтланд В.Г. Двухстадийный метод строительства промысловых дорог // Автомобильные дороги. 1985. № 12. С. 27–28.
32. Долголюк А.А. Сибирские строители в 1946–1970 гг. Новосибирск : Параллель, 2013. 476 с.
33. Каспаров А.И. Стройки Запсибдорстрой // Автомобильные дороги. 1994. № 8. С. 18–21.
34. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799.
35. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1538.
36. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 14.
37. Куренков Ю.В. Нефтегазопромысловые дороги в общую дорожную сеть // Автомобильные дороги. 1986. № 10. С. 20–21.
38. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1605.
39. Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень : Слово, 1999. 416 с.
40. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7454.
41. Табаков Н.В. Дороги и нефть // Нефтяная эпопея Западной Сибири. М. : Нефтяник, 1995. С. 323–331.
42. АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 30.
43. ГАТО. Ф. 1112. Оп. 2. Д. 3147.
44. ГАТО. Ф. 1112. Оп. 2. Д. 3144.
45. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 9142.
46. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960–2000-е гг.). Тюмень : Вектор Бук, 2010. 258 с.
47. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 8079.
48. Уэтиендорстрой, дорожно-строительный трест, 1980–2010 годы. Ханты-Мансийск : Полиграфист, 2010. 127 с.

Статья представлена научной редакцией «История» 19 мая 2017 г.

THE FORCING OF ROAD CONSTRUCTION IN THE NORTHERN DISTRICTS OF WESTERN SIBERIA (1980S – EARLY 1990S)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2017, 421, 88–94.

DOI: 10.17223/15617793/421/13

Sevostyan I. Veselov, Surgut State University (Surgut, Russian Federation). E-mail: veselov19920304@mail.ru

Keywords: West Siberian oil and gas complex; road construction; transport development; USSR Ministry of Transport Engineering; Zapsibdorstroy; forcing; road network; single transport area.

The article analyzes the forcing of road construction in the northern districts of Western Siberia in the 1980s – early 1990s. The work is written on the basis of archival materials found in the State Archive of Tyumen Oblast, State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast, State Archive of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug and in the municipal archives. The author aims to identify the distinctive features and methods of increasing the length of road network year-round in the Khanty-Mansi and Yamalo-Nenets Autonomous Okrugs of Tyumen Oblast, which was of the major priorities for the development of the West Siberian oil and gas complex. In the early 1980s, Tyumen Oblast was not a single transport area with a developed network of roads. Mainly the southern districts of Tyumen Oblast were strongly connected by roads with the regional center. The barest necessity of the oil and gas complex was the intense transport development of oil and gas fields. The author draws attention to the fateful resolution of the CPSU Central Committee and the USSR Council of Ministers dated March 20, 1980 No. 241. According to the resolution, in Nizhnevar-tovsk, a production construction and assembly association Zapsibdorstroy within the USSR Ministry of Transport Engineering was established, with the aim of improving the management of the construction of roads in the northern districts of Western Siberia and coordinating activities of construction organizations of the Union republics of the Soviet Union, which were additionally involved in the construction of roads. The main field of activities of the association and the union republics was the construction of main and

infield roads with hard surface, including airfields for civil aviation. In absolute terms, Zapsibdorstoi increased road construction by 6.9 times during the eleventh five-year plan (1981–1985). In 1985 the association first opened over more than 900 km of roads. According to the author, the introduction of new technologies contributed to the acceleration of construction: an almost four-time increase in the construction of embankments of roads using culverts of corrugated steel; a two-time increase in the use of geofabric on oilfield roads. Road construction actively used a two-step method of construction of roads. In the 1980s–1990s, the association Zapsibdorstoi established six road trusts. The author comes to a conclusion that the construction of transport facilities for oil and gas industry accelerated in the northern districts of Western Siberia. Road builders effectively solved the problems of the transport development of oil and gas fields, which allowed to start forming a supporting network of roads. A major achievement of road construction of the oil and gas complex was overcoming the transportation isolation in the autonomous districts of Tyumen Oblast and their subsequent inclusion in the road network of the RSFSR.

REFERENCES

1. Karpov, V.P. (2005) *Istoriya sozdaniya i razvitiya Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa (1948–1990)* [History of the creation and development of the West Siberian oil and gas complex (1948–1990)]. Tyumen: Tyumen Oil and Gas State University.
2. Koleva, G.Yu. (2006) *Dobyvayushchie otrasli Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa (1977–1989)* [Extractive industries of the West Siberian oil and gas complex (1977–1989)]. Tyumen: Tyumen Oil and Gas State University.
3. Prishchepa, A.I. (2015) *Vozrozhdenie Surguta. Vtoraya polovina XX veka* [Revival of Surgut. The second half of the twentieth century]. Surgut: Defis.
4. Prishchepa, A.I. (2008) Pervye transportnye arterii Zapadno-Sibirskoy neftegazovoy provintsii [The first transport arteries of the West Siberian oil and gas province]. In: Prishchepa, A.I. (ed.) *Aktual'nye voprosy istorii Zapadnoy Sibiri* [Topical issues of the history of Western Siberia]. Surgut: Surgut State University.
5. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 1952. List 1. File 328. (In Russian).
6. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 79. List 1. File 196. (In Russian).
7. Department of Archive Affairs, Department of Affairs of Nefteyugansk Administration. Fund 48. List 1. File 358. (In Russian).
8. Archive Department of the Administration of Surgut (AOAGS). Fund 137. List 1. File 183. (In Russian).
9. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 126. List 1. File 541. (In Russian).
10. Dongaryan, Sh.S. (2006) Podvig sozdateley: k sorokaletiyu nefti v Zapadnoy Sibiri [The exploit of the builders: on the 40th anniversary of oil in Western Siberia]. In: Rustambekov, T.F. et al. (eds) *Veterany: iz istorii nefyanoy i gazovoy promyshlennosti* [Veterans: from the history of the oil and gas industry]. Vol. 19. Moscow: Neftyanoe khozyaystvo.
11. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 5. File 1673. (In Russian).
12. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 1. (In Russian).
13. Kasparov, A.I. (2008) *Doroga dlinoyu v zhizn'* [The road is a lifetime]. Moscow: Vityaz'-Bratishka.
14. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 1. File 6524. (In Russian).
15. Latysheva, G. (1981) Dorozhniky Kazakhstana – na stroykakh Sibiri [Road workers of Kazakhstan – on the construction sites of Siberia]. *Avtomobil'nye dorogi*. 8. pp. 11.
16. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 124. List 1. File 7171. (In Russian).
17. Archive Department of the Administration of Surgut (AOAGS). Fund 202. List 1. File 1. (In Russian).
18. *Leninskaya pravda*. (1981). 25 April.
19. Archive Department of the Administration of Surgut (AOAGS). Fund 202. List 1. File 2a. (In Russian).
20. Koleva, G.Yu. (2006) *Dobyvayushchie otrasli Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa (1977–1989)* [Extracting industries of the West Siberian oil and gas complex (1977–1989)]. Tyumen: Tyumen Oil and Gas State University.
21. Churikov, L.I. (1982) Sostoyanie i problemy transportnogo osvoeniya Zapadnoy Sibiri [State and problems of transport development in Western Siberia]. *Problemy nefti i gaza Tyumeni*. 56. pp. 76–79.
22. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 4. (In Russian).
23. Archive Department of the Administration of Surgut (AOAGS). Fund 137. List 1. File 247. (In Russian).
24. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 8. (In Russian).
25. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 12. (In Russian).
26. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 1. File 6811. (In Russian).
27. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 8. (In Russian).
28. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 5. File 1772. (In Russian).
29. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 12. (In Russian).
30. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 15. (In Russian).
31. Kazarnovskiy, V.D., Tabakov, N.V. & Leytland, V.G. (1985) Dvukhstadiynnyy metod stroitel'stva promyslovyykh dorog [Two-stage method of construction of commercial roads]. *Avtomobil'nye dorogi*. 12. pp. 27–28.
32. Dolgolyuk, A.A. (2013) *Sibirskie stroiteli v 1946–1970 gg.* [Siberian builders in 1946–1970]. Novosibirsk: Parallel'.
33. Kasparov, A.I. (1994) Stroyki Zapsibdorstroya [Zapsibdorstoi construction]. *Avtomobil'nye dorogi*. 8. pp. 18–21.
34. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 5. File 1799. (In Russian).
35. State Archive of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug. Fund 1. List 1. File 1538. (In Russian).
36. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 14. (In Russian).
37. Kurenkov, Yu.V. (1986) Neftegazopromyslovye dorogi v obshchuyu dorozhnuyu set' [Oil and gas roads to the common road network]. *Avtomobil'nye dorogi*. 10. pp. 20–21.
38. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 126. List 1. File 1605. (In Russian).
39. Ivanov, O.V. & Ivanenko, A.S. (1999) *Istoriya avtomobil'nykh dorog Tyumenskoy oblasti* [History of highways of Tyumen Oblast]. Tyumen: Slovo.
40. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 1. File 7454. (In Russian).
41. Tabakov, N.V. (1995) Dorogi i nef't' [Roads and oil]. In: Krol, M.M. (ed.) *Nefyanaya epopeya Zapadnoy Sibiri* [Oil epic of Western Siberia]. Moscow: Neftyanik.
42. Archive Department of the Administration of Nizhnevartovsk (AOAGN). Fund 123. List 1. File 30. (In Russian).
43. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 1112. List 2. File 3147. (In Russian).
44. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 1112. List 2. File 3144. (In Russian).
45. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 124. List 1. File 9142. (In Russian).
46. Koleva, G.Yu. (2010) *Zapadno-Sibirskiy neftegazodobyvayushchiy rayon: ekonomicheskoe i sotsial'noe razvitiye (1960–2000-e gg.)* [West Siberian oil and gas producing region: economic and social development (1960s–2000s.)]. Tyumen: Vektor Buk.
47. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 814. List 1. File 8079. (In Russian).
48. Anon. (2010) *Uztyumendorstroy, dorozhno-stroitel'nyy trest, 1980–2010 gody* [Uztyumendorstroy, road-building trust, 1980s–2010s]. Khanty-Mansiysk: Poligrafist.

Received: 19 May 2017