

*На правах рукописи*

**Веселов Севостьян Игоревич**

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

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2019

Работа выполнена на кафедре истории России Бюджетного учреждения высшего образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Сургутский государственный университет».

**Научный руководитель:**

**Прищепа Александр Иванович,**  
доктор исторических наук, профессор

**Официальные оппоненты:**

**Ковальчук Михаил Александрович,**  
доктор исторических наук, доцент,  
профессор кафедры теории и истории  
государства и права ФГБОУ ВО  
«Дальневосточный государственный  
университет путей сообщения»

**Карпов Виктор Петрович,**  
доктор исторических наук, доцент,  
кафедры гуманитарных наук и  
технологий ФГБОУ ВО «Тюменский  
индустриальный университет»

**Ведущая организация:**

ФГБОУ ВО «Томский государственный  
архитектурно-строительный университет»

Защита состоится «01» июля 2019 г. в 11.00 часов на заседании Диссертационного совета Д 004.011.01 по защите докторских и кандидатских диссертаций при ФГБУН «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук» (620026, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16, каб. 1001).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБУН «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук» (620026, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16, каб. 1101).

Электронный вариант диссертации и автореферата размещен на официальном сайте Института истории и археологии УрО РАН по адресу:  
<http://www.ihist.uran.ru/diss/info/>

Автореферат разослан « » \_\_\_\_\_ 2019 г.

Ученый секретарь  
Диссертационного совета  
д-р ист. наук



Е.Г. Неклюдов

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

**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, а также общим социально-экономическим развитием СССР. Именно во второй половине XX в. степень развитости автодорожной сети во многом были обусловлены вопросы транспортной доступности областей и регионов огромной страны. От состояния и интенсивности создания наземных 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 Советского Союза. В начале 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 условиях. Последующее становление и развитие автодорожной сети Западно-Сибирского нефтегазового комплекса обеспечило добывающие предприятия круглогодичным транспортным сообщением, что представляет несомненный интерес для исторической науки.

**Объектом исследования** является автомобильно-дорожное строительство Советского Союза как составная часть строительного комплекса. **Предметом** выступает процесс формирования и развития опорной сети автомобильных дорог в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера Западной Сибири.

**Хронологические рамки исследования** охватывают период с 1963 по 1991 гг. Этот период связан с активным транспортным освоением нефтегазоносных районов Севера Западной Сибири. Нижняя граница исследования обусловлена началом формирования государственной политики по развитию сети автодорог с твёрдым покрытием 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 и усилились процессы разгосударствления автодорожных предприятий в условиях нараставшего распада нефтегазового комплекса и разрушения системы централизованного управления автодорожным строительством.

**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, т. е. с

0,2 тыс. км до 15,9 тыс. км<sup>1</sup>. 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, 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 три группы. К первой относятся работы теоретического плана, в которых показывались достижения развития отечественного транспорта в годы советской власти<sup>2</sup>. В этих работах представлен анализ формирования и развития автомобильного транспорта с широким привлечением законодательных актов и статистических материалов. Отличительной чертой общих работ по развитию транспортной системы СССР является попытка комплексного анализа проблем различных видов транспорта.

Среди экономических работ выделяются исследования С.В. Славина. В монографии, изданной в 1961 г., ученый одним из первых показал, что формирование транспортной сети на Севере проходило несколько этапов. На первом этапе промышленного освоения территории преобладал водный транспорт. С проведением железнодорожной магистрали начинается второй этап и мощный рост промышленных очагов в районах нового освоения. И только на третьем этапе усиливается интенсивное развитие территории, увеличивается количество промышленных очагов, растут города, поселки, что создает условия для соединения территории освоения средствами круглогодичной связи – автодорогами<sup>3</sup>.

Противоположную точку зрения высказывали в своих исследованиях Б.В. Иванов и Л.И. Колесов<sup>4</sup>. Они считали, что на первом этапе транспортного освоения строительство автодорог должно было увязываться с параллельными естественными речными путями. По мнению ученых, в первую очередь, требовалось построить

---

<sup>1</sup> Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. Тюмень, 1987. С. 84; Статистический ежегодник: Тюменская область (1990–2016). Тюмень, 2017. Ч. II. С. 221.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961; Он же. Советский Север. М., 1980; Он же. Освоение Севера Советского Союза. М., 1982.

<sup>4</sup> Иванов Б.В., Колесов Л.И. 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.

сквозную автодорогу Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск – Стрежеево – Томск, и только на втором этапе проложить железнодорожную магистраль.

В работах В.Ф. Бурханова, А.А. Громова, А.Д. Чудновского, опирающихся на солидную источниковую базу, представлена общая картина развития железнодорожного, водного, автомобильного и авиационного транспорта, которые служили основным каркасом транспортной сети Севера Западной 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 северных районах<sup>5</sup>. За эту схему развития транспорта выступали эконом-географы Г.П. Кобылковский, Ю.Ф. Шишков и В.А. Лисов<sup>6</sup>.

При этом в экономической литературе признавалось, что обеспеченность автодорогами районов Сибири и Дальнего Востока недостаточна и ведет к большим экономическим издержкам<sup>7</sup>. Экономист В.Н. Харитонов одна из первых подняла проблему недостатка капитальных вложений в автодорожном строительстве. С ней соглашался академик Б.П. Орлов, который отмечал, что пренебрежение автодорожным строительством в пионерном освоении Севера Западной Сибири привело к повышенному износу автомобилей и перерасходу горючего в условиях повсеместного бездорожья<sup>8</sup>. Вопросы транспортного освоения Севера Сибири также нашли отражение в работах экономистов И.Д. Карягина, В.С. Булатова, В.В. Тандалова<sup>9</sup>.

Ко второй группе исследований относятся работы географов. Они анализировали уровень транспортной доступности территории, межрайонные транспортные связи, а также проблемы пространственной эволюции транспортных сетей<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Кобылковский Г.П., Шишков Ю.Ф., Лисов В.А. Комплексное развитие транспорта нефтегазовых 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.

<sup>7</sup> Харитонов 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., Харитонов В.Н. Анализ стратегии развития ЗСНГК с использованием сетевой модели // Совершенствование планирования и управления нефтегазовым комплексом. Новосибирск, 1986. С. 123–144.

<sup>8</sup> Орлов Б.П. Сибирь сегодня: проблемы и решения. М., 1974; Он же. Сибирь: шаги индустрии. М., 1988.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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; Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск; М., 2005; Он же. Транспортная

Следует выделить работы Н.П. Каючкина, С.А. Тархова, внесшие значительный вклад в исследование транспортного освоения Севера Тюменской области.

В целом, в работах экономистов и географов лишь фрагментарно затрагивались проблемы автодорожного строительства. В основном анализировались количественные показатели развития железнодорожного и водного транспорта, доступность территории, формирование локальных транспортных 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. В своих «Очерках» на богатом фактическом материале автор показал развитие дорожного строительства в России с древнейших времен до середины 1950-х гг. В основе его исследования лежали архивные материалы, которые позволили автору изучить достижения дорожной отрасли в дореволюционный и послеоктябрьский периоды<sup>11</sup>.

Следует отметить историко-техническое исследование В.Ф. Бабкова, где было отражено развитие техники дорожного строительства в России и СССР, анализировался мировой опыт проектирования и строительства автодорог<sup>12</sup>.

Существенный вклад в изучение истории автодорожного строительства в СССР внесли диссертационные исследования. Так, ещё в 1960–1980-е гг. было проанализировано развитие автодорожных коммуникаций в Восточной Сибири, юге Западной Сибири, а также в Казахстане и Республике Коми<sup>13</sup>.

В начале 1990-х гг. в связи с демонтажем командно-административной системы и распадом СССР сменились методологические подходы к изучению истории автодорожного строительства. Историческая наука обогатилась новой методологией, рассматривая историю транспортного освоения территории СССР не только через призму партийного руководства дорожной отраслью, но и широко используя теорию модернизации в исследовании локальной истории. В изучении данной тематики расширился круг рассматриваемых проблем и территориальный

---

связность и проницаемость территории // Пространство, люди, экономика Югры. Социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа. М., 2007. С. 130–162.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988.

<sup>13</sup> 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.

охват исследований. В трудах современных историков значительное место отводится социально-бытовым проблемам развития транспортного строительства.

В середине 1990-х гг. предпринимались попытки проанализировать развитие автодорожной отрасли России, а также дорожного машиностроения, проектирования, кадровой и социальной политики в нескольких коллективных монографиях<sup>14</sup>.

В первое десятилетие XXI в. отечественная историография заметно пополнилась специальными исследованиями по истории строительства автодорог на юге Дальнего Востока, в Дагестане, Воронежской области и Республике Коми<sup>15</sup>. Предметом исторического анализа стали ранее не исследованные проблемы принудительного труда заключенных. В этой связи вызывает интерес работа о строительстве автомагистрали Москва – Минск<sup>16</sup>.

Среди современных работ по истории дорожного строительства следует отметить исследования историка М.А. Ковальчука. В его работе на основе широкого круга источников был показан исторический опыт строительства грунтовых автодорог на Дальнем Востоке России в середине XVII – начале XX в. Фундаментальностью отличается монография В.Г. Сметанко, М.А. Ковальчука и Н.Ф. Цехместера, в которой представлено функционирование автодорожной отрасли на Дальнем Востоке в 1917–1960 гг.<sup>17</sup>

Историографию автодорожного строительства на Севере Западной Сибири открывают труды сибирских историков. В конце 1990-х – 2010-е гг. были опубликованы совместные исследования В.А. Ламина, В.Ю. Пленкина, В.Я. Ткаченко и А.И. Тимошенко, в которых представлен анализ проектов транспортного освоения Западно-Сибирского региона. По мнению авторов, отечественная транспортная система развивалась по радиальной схеме, т. е. все дороги начинались в государственно-политическом центре или строились по направлению к нему. Исследователи пришли к выводу, что в круглогодичных транспортных коммуникациях России превалирует железнодорожный транспорт<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Дороги России: исторический аспект / под ред. А.А. Надежко. М., 1996; Дороги России: страницы истории дорожного дела / под ред. О.В. Скворцова. М., 1996.

<sup>15</sup> Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР (30-е – сер. 80-х гг. XX в.). 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 вв.: 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.

<sup>16</sup> Корнилова О.В. Вяземлаг и строительство автомагистрали Москва – Минск (1936–1941 гг.): особенности использования принудительного труда: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Брянск, 2013.

<sup>17</sup> Ковальчук М.А. Грунтовые дороги Дальнего Востока (середина XVII – начало XX в.). Хабаровск, 2005; Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехмистер Н.Ф. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск, 2008.

<sup>18</sup> 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.

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<sup>19</sup>.

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 дорог<sup>20</sup>. Более детально анализировались проблемы автодорожного строительства в работах В.П. Карпова и Г.Ю. Колевой. Они изучили государственную политику в области разработки стратегии нефтегазового комплекса, развитие добывающих отраслей, формирование материально-технической базы строительства и кадрового обеспечения<sup>21</sup>. 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, что определило ведущую роль водного транспорта.

Общими недостатками сооружения автодорог ЗСНГК, как считает Г.Ю. Колева, стала нехватка строительных мощностей. В её докторской диссертации было показано, что в 1980-е гг. на территории нефтегазового комплекса началось интенсивное строительство шести веток автодорог, центральное место среди которых занимала автодорога Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск<sup>22</sup>. Вместе тем, в центре внимания тюменских историков находились лишь некоторые проблемы автодорожного строительства в ходе становления ЗСНГК, что не позволило ответить на вопрос об основных причинах его отставания.

Попытку ответа на этот вопрос 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 Западно-Сибирской нефтегазовой провинции круглогодичным транспортным сообщением<sup>23</sup>. В этом ключе значимы и работы других сургутских исто-

---

<sup>19</sup> Климов И.П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 г. – июнь 1941 г.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Тюмень, 2006. С. 39, 46.

<sup>20</sup> Пашков Н.М. Формирование топливно-энергетического комплекса // Очерки истории Тюменской области. Тюмень, 1994. С. 219-228.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> 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. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции // Акту-

риков по истории становления и развития железнодорожного, речного и авиационного транспорта<sup>24</sup>.

Существенный научный интерес представляет работа нижевартовских историков. В их коллективной работе представлена картина создания транспортной инфраструктуры на Самотлорском нефтяном месторождении автодорожными организациями в период интенсивного нефтегазового освоения<sup>25</sup>.

Кадровое обеспечение строительных организаций районов нового промышленного освоения Западной Сибири исследовалось в работах Е.И. Пилипенко, В.В. Алексеева, Е.В. Логунова, В.Я. Лагунова, П.П. Шабанова, Г.Ю. Колевой<sup>26</sup>.

Проблемы социально-бытового и торгового обеспечения населения в районах нефтегазового поднимались в работах Н.В. Куксановой, Н.Ю. Гавриловой<sup>27</sup>, культурного обслуживания – в работах М.И. Ташлыковой<sup>28</sup>. В последнее время сибирские историки сосредотачиваются на вопросах микроистории, в частности, на изучении повседневности строителей нефтегазового комплекса<sup>29</sup>. В контексте истории повседневности освящалась социально-бытовая инфраструктура сургутских нефтяников в статье А.И. Прищепы<sup>30</sup>. В 2016 г. вышли первые исторические рабо-

---

альные вопросы истории Западной Сибири. Сургут, 2008. С. 166–176; Он же. Создание материальной базы строительства на Севере Западной Сибири (вторая половина XX в.) // Вестник Томского гос. ун-та. 2012. № 4 (20). С. 117–120; Он же. Как строили автомобильные дороги в Сургуте // Вестник Сургутского гос. ун-та. 2013. № 1. С. 79–82.

<sup>24</sup> 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.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2017.

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> 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 Главсибтрубопроводостроя). 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.

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> Ташлыкова М.И. Развитие учреждений культуры и искусства Севера Западной Сибири (1965–1991 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Сургут, 2006.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> Прищеп А.И. Страницы истории повседневности сургутских нефтяников // Российская нефть: история и современность. Курган, 2016. С. 262–274.

ты, освещавшие развитие жилищной и бытовой инфраструктуры, условия труда и быта дорожных строителей, участвовавших в освоении Самотлорского нефтяного месторождения<sup>31</sup>.

В целом, современные историки значительно расширили круг анализируемых проблем истории автодорожного строительства. Их внимание было сосредоточено на темпах строительства автодорог, причинах отставания и недостатках строительства транспортной инфраструктуры, а также анализировались некоторые проблемы социального 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. Без внимания остались проблемы проектно-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**:

1. Показать особенности проектно-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). 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.

---

<sup>31</sup> 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.

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 и др.). 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 средств коммуникации»<sup>32</sup>. 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.

**Источники.** Основу диссертации составили как публикации источников, так и материалы двух федеральных архивов (Государственный архив Российской Федерации, Российский государственный архив экономики) и семи региональных архивов (Государственный архив Тюменской области, Государственный архив социально-политической истории Тюменской области, Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа, Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа, архивный отдел Администрации г. Нижневартовска, архивный отдел Администрации г. Сургута и отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска).

В первую группу источников вошли законодательные и нормативные акты. В качестве основных 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 основные направления развития автодорожных коммуникаций. Документация заседаний Тюмен-

---

<sup>32</sup> Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006. С. 192.

ского обкома КПСС предоставляет информацию о ходе сооружения стратегических автодорог в районах нефтегазового освоения: Сургут – Нефтеюганск, Нижневартовск – Мегион, Тобольск – Южный Балык и др. Документы Министерства транспортного строительства СССР отражают систему управления строительством автодорог, обеспечение материально-техническими ресурсами, особенности комплектования кадров дорожно-строительных трестов, входивших в систему Минтрансстроя на Севере Западной Сибири.

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»<sup>33</sup>. Эти материалы позволили проследить темпы транспортного освоения Севера Западной Сибири в исследуемый период.

Периодическая печать образует четвертую группу источников. Строительство и создание сети автодорог на Севере Западной Сибири нашло отражение в Ведомостях Верховного Совета СССР (Москва), а также в областных, окружных и городских газетах «Тюменская правда» (Тюмень), «Ленинская правда» (Ханты-Мансийск), «К победе коммунизма» (Сургут), «Ленинское знамя» (Нижневартовск), «Красный Север» (Салехард), «Рабочий Надыма» (Надым), «Правда Севера» (Новый Уренгой). Эти издания ценны тем, что позволили дополнить наше исследование оперативной информацией о проблемах автодорожного строительства на нефтегазовых месторождениях. 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. 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. Наиболее ценными являются воспоминания А.И. Каспарова и В.С. Майданова, в которых отражены восприятия проблем автодорожного строительства и определение путей их решения, включая кадровое обеспечение отрасли и внедрение передовых технологий.

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.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

---

<sup>33</sup> Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы. Свердловск, 1976; Тюменская область в цифрах. 1976–1980 годы. Свердловск, 1981; Тюменская область в цифрах. 1981–1985 годы. Свердловск, 1987; Тюменская область в цифрах. 1986–1990 гг. Тюмень, 1991; Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. Тюмень, 1987.

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 в тресты являлся речной транспорт, который не смог осуществить своевременное поступление материалов в дорожные тресты. В начале 1980-х гг. усилиями региональных властей и руководства Минтрансстроя 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 восемь 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 (вольный наем) 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: балках и вагон-домах. К началу 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 ускорили сооружение 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 нефтегазовые 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 дорог, 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 на Севере Западной Сибири. В этот период на нефтегазовых месторождениях было построено и введено в эксплуатацию 7,8 тыс. км автодорог с твердым покрытием.

**Научная новизна** исследования определяется тем, что в нем впервые проведено комплексное изучение истории создания автодорожной сети в период интенсивного нефтегазового освоения Севера Западной Сибири. Она заключается так же в выявлении тенденций и особенностей создания сети автодорог в нефтегазодобывающих районах, их материально-технического снабжения, кадрового обеспечения, динамики ввода автодорог с твердым покрытием. В диссертации представлена авторская периодизация создания опорной сети автодорог в 1963–1991 гг. Впервые в научный оборот был введен значительный объем ранее неисследованных архивных материалов.

**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.

**Апробация работы.** Основные положения диссертационного исследования представлены в 12 научных статьях, четыре из которых опубликованы в изданиях из перечня ВАК. Результаты исследования апробированы на трех всероссийских конференциях (Сургут, 2016, 2017, 2017), на двух конференциях с международным участием (Сургут, Чебоксары, 2016, 2018) и одной международной конференции (Белгород, 2018).

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Диссертация построена по проблемно-хронологическому принципу и состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, а также приложений.

Во **Введении** обоснована актуальность темы, определены объект и предмет исследования, его хронологические и территориальные рамки, показана степень изученности темы, определены цель и задачи, обоснована методология и представлены источники исследования.

**Первая глава «Инженерно-техническое проектирование и материально-техническое снабжение автодорожного строительства на Севере Западной Сибири»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе «Проектно-изыскательное обоснование автодорожного строительства»** отражена роль проектных организаций в формировании технологического обеспечения ускоренного строительства автодорог в районах нефтегазового освоения.

На начальном этапе транспортного освоения Севера Западной Сибири не имелось технологий для сооружения автодорог с твердым покрытием в заболоченных районах. В основном этим объясняются относительно низкие темпы строительства внутрипромысловых автодорог в нефтедобывающих предприятиях. Во второй половине 1960-х – начале 1970-х гг. научно-исследовательские институты провели инженерно-технические изыскания с целью ускорения и удешевления процесса строительства автодорог в условиях сильной заболоченности северных районов Западной Сибири. Значительный вклад в разработку внесли научно-исследовательские и проектные институты «Гипротюменнефтегаз» и «СоюздорНИИ», которые в содружестве с инженерами-производственниками автодорожных трестов отработали технологию возведения автодорог в северных условиях. Среди технологических процессов стали преобладать безвыторфовочный метод и двухстадийное сооружение дорожного покрытия. В конце 1970-х гг. проектировщики предложили 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. дорожно-строительное объединение «Запсибдорстрой» стало массово использовать новые технологические процессы строительства автодорог, позволившие форсировать создание транспортной инфраструктуры Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

**Во втором параграфе «Обеспечение строительными материалами»** проанализированы основные направления поставок материалов и потребности в них на сооружении автодорожных коммуникаций Севера Западной Сибири.

Анализ обеспечения строительными материалами показывает, что со второй половины 1960-х и до начала 1980-х гг. недостаточно эффективно были организованы поставки дорожных плит в строительномонтажные 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 автодорожных предприятий Тюменской области.

Однако ведомственная разобщенность в материально-техническом снабжении Севера Западной Сибири в целом 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 на Севере Тюменской области, сосредоточив его в руках объединения «Запсибдорстрой». Это существенно улучшило поставки дорожных плит и позволило осуществить крупномасштабную программу автодорожного строительства. В 1987 г. дорожные строители объединения за год построили 983 км автодорог с твердым покрытием, что стало рекордом для предприятий Минтрансстроя. Однако начавшаяся перестройка хозяйственного механизма в строительной отрасли СССР стала сдерживать развитие материально-технического снабжения, что привело к сокращению строительства автодорог. Разрушение централизованной системы материально-технического снабжения и последующая ликвидация Минтрансстроя привели к коллапсу автодорожного строительства.

**В третьем параграфе «Оснащение предприятий дорожно-строительной техникой и её применение»** выявлено состояние технического оснащения автодорожных трестов специальной техникой и условия её эксплуатации.

К 1980-м гг. в автодорожных организациях сформировался основной автопарк дорожно-строительных машин и автомобилей. Однако его дальнейшее качественное совершенствование тормозилось из-за отсутствия ремонтных баз, запасных частей и квалифицированных специалистов. Негативное влияние на развитие парка дорожно-строительной техники оказывали дефицит запчастей, несвоевременное поступление новой дорожно-строительной техники взамен списанной. При этом в 1960–1970-е гг. автодорожные предприятия на Севере весьма неэффективно эксплуатировали и применяли имевшуюся строительную технику, что неоднократно отмечалось вышестоящими органами. Заметную роль в повышении эффективности эксплуатации техники сыграло социалистическое соревнование, которое имело сильный мобилизационный эффект для сплочения коллектива дорожных строителей в ходе выполнения государственного плана. С начала 1980-х гг. важное место занял бригадный подряд.

В конце 1970-х – начале 1980-х гг. последовательная работа региональных властей по развитию материально-технической базы автодорожного строительства на Севере Западной Сибири привела к существенному повышению уровня снабжения дорожно-строительными машинами, автозапчастями и другими вспомогательными ресурсами. В эти организации стала поступать импортная техника. Усиление материальной базы привело к повышению интенсивности и механизации труда строителей автодорог.

Вместе с тем возрастание строительно-монтажных работ в начале 1980-х гг. привело к нехватке грузовых автомобилей, что заставляло дорожных строителей привлекать арендованный автотранспорт. Вовлечение новых организаций в автодорожное строительство в середине 1980-х гг. привело к усиленному росту автопарка предприятий. Однако в годы перестройки началось падение финансирования автодорожного строительства, что повлекло за собой сокращение дорожно-строительных работ и грузооборота строительных материалов на предприятиях, входивших в некогда передовое объединение «Запсибдорстрой».

**Вторая глава «Организационно-кадровое и социальное обеспечение автодорожной отрасли Севера Западной Сибири»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе «Формирование системы управления автодорожным строительством»** прослеживаются тенденции и особенности становления системы управления автодорожным строительством в северных районах Западной Сибири. В основе ее формирования лежала четырехзвенная система, которая сложилась в Минтрансстрое СССР ещё в середине 1960-х гг. (Минтрансстрой – Главдорстрой – трест – строительные управления).

С открытием нефтегазовых месторождений на Севере началось создание первых дорожно-строительных организаций. В 1960–1970-е гг. был постепенно сформирован дорожно-строительный трест «Тюменьдорстрой». На базе его предприятий в дальнейшем формировалось большинство трестов автодорожного строительства. Главной проблемой их развития 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. Отсутствие продуманной схемы координации в строительных управлениях приводило к разногласиям и конфликтам как между ними, так и с руководством треста и местными властями в районах нефтегазового освоения. Осложняла координацию дорожно-строительных работ нехватка средств технической связи в строительных организациях.

В начале 1980-х гг. были предприняты меры по реорганизации дорожно-строительной отрасли нефтегазового комплекса путем создания производственных строительно-монтажных объединений. В автодорожном строительстве была создана пятизвенная система управления. Этот управленческий маневр предоставил возможность форсировать создание транспортной инфраструктуры и повысить территориальную концентрацию строительных мощностей. В 1980–1989 гг. на Севере Западной Сибири было создано восемь дорожно-строительных трестов. Однако в 1990–1991 гг. автодорожное строительство стало неуклонно свертываться из-за сокращения капитальных вложений в автодорожное строительство, что привело некоторые предприятия на грань банкротства и ликвидации.

**Во втором параграфе «Комплектование и подготовка кадров в автодорожном строительстве»** выявлены основные формы комплектования и подготовки кадров дорожных строителей.

В 1960–1980-е гг. в дорожно-строительных организациях Севера Западной Сибири был сформирован существенный кадровый потенциал. За время транспортного освоения было укомплектовано 10 автодорожных трестов, которые обеспечили форсированные темпы автодорожного строительства. Преобладающей формой комплектования руководителей дорожных строителей являлся перевод из организаций Минтрансстроя СССР. В 1960–1970-е гг. пополнение кадров рабочих автодорожных предприятий выполнялось путем приема их на местах и перевода из организаций Главдорстроя. В тресты активно привлекались выпускники вузов и техникумов. Кроме того, недостающие кадры строителей восполнялись бойцами студенческих строительных отрядов, а также сезонными рабочими. 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 исследу-

емый период инженерно-технические работники повышали свою квалификацию в институтах Минтрансстроя.

Постепенно был создан кадровый состав инженерно-технических работников, который претерпел значительные изменения. В конце 1970-х гг. был достигнут высокий уровень укомплектованности инженерно-техническими работниками, особенно в тресте «Нижевартовскдорстрой». Но в целом, текучесть инженерно-технических и рабочих кадров очень медленно снижалась вследствие неудовлетворительных жилищно-бытовых условий. В первой половине 1980-х гг. было укомплектовано инженерно-техническими и рабочими кадрами семь трестов объединения «Запсибдорстрой» в результате их перевода из Главзапсибдорстроя.

**В третьем параграфе «Социально-бытовые условия дорожных строителей»** охарактеризована повседневность и бытовые условия жизни работников дорожно-строительных предприятий на Севере Сибири.

Региональные власти и Минтрансстрой предпринимали меры по улучшению социально-бытовых условий дорожных строителей и преодолению негативных явлений в их повседневной жизни. В 1960–1970-е гг. автодорожные организации преимущественно располагали временным жильем, в котором отсутствовали система водоснабжения, канализации и отопления. Дорожные строители проживали преимущественно в вагон-домах, балках и «бамовских домах», построенных из сборных деревянных конструкций.

К середине 1980-х гг. в автодорожных трестах Среднего Приобья возросло количество капитального жилья. Однако вновь осваиваемые районы не имели развитой социально-бытовой инфраструктуры. Особенно остро это ощущалось в Ямало-Ненецком округе, где дорожные строители проживали преимущественно во временном жилье. В данном регионе медленно развивалась сеть культурных учреждений и система общественного питания. Другим важным направлением развития автодорожных организаций являлось обеспечение продуктами питания собственного производства. В конце 1980-х гг. начали создаваться первые подсобные хозяйства в системе Минтрансстроя СССР. С 1986 г. в объединении «Запсибдорстрой» функционировал совхоз «Дорожник», который обеспечивал дорожно-строительные тресты сельскохозяйственной продукцией.

**Третья глава «Создание опорной сети автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе «Формирование автодорожной сети (1963–1977 гг.)»** исследуется государственная политика по развитию ведомственной автодорожной сети и её дальнейшее совершенствование в районах нефтегазодобычи.

Строительство автодорог с твердым покрытием началось в 1965 г., когда Минтрансстрой создал первые автодорожные организации в Ханты-Мансийском округе. В этот период сформировались основные черты локальной автодорожной сети на Севере Западной Сибири. Автодорожные коммуникации соединили города и поселки Ханты-Мансийского округа: Сургут – Нефтеюганск, Мегион – Нижневартовск, Нефтеюганск – Пойковский. Эти автодороги были призваны обеспечи-

вать функционирование нефтедобывающей промышленности. В то же время дорожные строители осуществили сооружение взлетно-посадочных полос аэропортов Тюменской области.

Однако сложные природно-климатические условия предопределили медленное транспортное освоение, ввиду отсутствия естественных месторождений строительных материалов и несвоевременной поставки сборных железобетонных конструкций. Тем не менее, усилиями дорожных строителей были возведены внутрипромысловые автодороги на Западно-Сургутском, Шаимском, Трехозерном, Быстринском, Усть-Балыкском, Мегионском и Белозерном месторождениях. Одновременно с этим началось освоение Медвежьего и Уренгойского газоконденсатных месторождений, где были построены первые километры меж- и внутрипромысловых автодорог в условиях вечной мерзлоты. Автодорожные коммуникации позволили освоить крупнейшие запасы Самотлорского месторождения.

**Во втором параграфе «Ускорение строительства автодорог (1977–1980 гг.)»** анализируется государственная политика в автодорожной отрасли нефтегазового комплекса, причины ускорения строительства автодорожных коммуникаций.

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. Они требовали ежегодного строительства автодорог протяженностью не менее 750 км. Поэтому в 1977–1980 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. В это время также не были созданы межрайонные автодорожные коммуникации.

**В третьем параграфе «Форсирование автодорожного строительства (1980–1991 гг.)»** охарактеризованы условия и методы строительства автодорожных коммуникаций в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Этот этап характеризуется форсированным строительством автодорожных коммуникаций на Севере Западной Сибири и преодолением ведомственного подхода. 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 формирова-

нию 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.

**В Заключении** подведены основные итоги исследования.

В первой половине 1960-х гг. началось создание новой топливно-энергетической базы в восточной части СССР. Хозяйственное и промышленное освоение нефтегазовых месторождений Севера Западной Сибири потребовало создания здесь круглогодичных автодорожных коммуникаций. Отдаленность от промышленных центров, сильная заболоченность территорий Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов и, как следствие, бездорожье сдерживали добычу и транспортировку нефтегазовых ресурсов.

Для интенсивного развития автодорожного строительства требовалось создать материально-техническую базу, систему управления отраслью, укомплектовать основной штатный состав предприятий квалифицированными кадрами и сформировать необходимые социально-бытовые условия для строителей автодорог. Кроме того, перед дорожными строителями ставились сложные задачи форсированного строительства транспортных коммуникаций, повышения эффективности эксплуатации дорожно-строительной и автотранспортной техники, внедрения новых, более производительных методов строительства земляного полотна автодорог, а также улучшение качества дорожного покрытия, возводимого из сборных железобетонных плит.

В 1963–1991 гг. в северных районах Западной Сибири удалось создать материально-техническую базу автодорожного строительства, разработать и внедрить в строительство автодорог передовые технологии, что позволило в целом ускорить темпы их возведения. Кроме того, были сформированы основные структуры управления отраслью и квалифицированный штатный состав предприятий. Однако в исследуемый период построенные автодороги для нефтегазовых ведомств не отличались высоким качеством. Форсированное строительство автодорожных коммуникаций привело к тому, что в районах интенсивного нефтегазового освоения не были своевременно организованы дорожно-ремонтные службы. Чрезмерная эксплуатация бетонных автодорог транспортными организациями и проезд тяжелой техники являлись главными причинами разрушения дорожного покрытия.

Таким образом, в исследуемый период для автодорожного строительства на Севере Западной Сибири было характерно стремительное ускорение. За время нефтегазового освоения было построено 9,8 тыс. км автодорог с твердым покрытием в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах. Интенсивное развитие авто-

дорожной отрасли в регионе позволило обеспечить автодорожными коммуникациями нефтегазодобывающие предприятия и расширить возможности промышленного освоения.

## **ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

### **Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях (в соответствии с перечнем ВАК):**

1. 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. 44–48 (0,4 п. л.).
2. Форсирование автодорожного строительства в северных районах Западной Сибири (1980-е – начало 1990-х гг.) // Вестник Томского гос. ун-та. 2017. № 421. С. 88–94 (0,8 п. л.).
3. Развитие автодорожного строительства на Севере Западной Сибири в 1960-е – начале 1990-х гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 10 (84). Ч. 2. С. 32–35 (0,3 п. л.).
4. Материально-техническое снабжение дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири в 1960–1970-е гг. // Общество: философия, история, культура. 2018. № 8. С. 149–154 (0,7 п. л.).

### **Статьи в журналах, сборниках научных трудов и материалах конференций:**

1. Автодорожное строительство на Севере Тюменской области (1980-е – начало 1990-х гг.) // Северный регион: наука, образование, культура. 2016. № 2 (34). С. 85–89 (0,5 п. л.).
2. Развитие дорожного строительства в Сургуте (1960-е – 1980-е гг.) // Сибирские строители: события и судьбы: сб. статей всерос. науч. конф. Курган, 2017. С. 187–198 (0,8 п. л.).
3. Проблемы строительства и эксплуатации автомобильных дорог Шаимского нефтедобывающего района в 1960-е гг. // Север России: стратегии и перспективы развития: мат-лы III всерос. науч. практ. конф. Сургут, 2017. Т. 1. С. 194–199 (0,5 п. л.).
4. Социально-бытовые условия жизни автодорожных строителей Севера Западной Сибири в середине 1960-х – первой половине 1970-х гг. // Наука и инновации XXI: мат-лы IV всерос. конф. молодых ученых. Сургут, 2017. Т. 3. С. 209–213 (0,5 п. л.).
5. Организация системы управления автодорожным строительством на Севере Западной Сибири в 1960-е – начале 1990-х гг. // Северный регион: наука, образование, культура. 2017. № 2 (36). С. 87–91 (0,6 п. л.).
6. Проектно-изыскательские работы в автодорожном строительстве Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (начало 1960-х – 1970-е гг.) // Перспективы развития социально-гуманитарных и экономических наук в XXI в.: сб. науч. трудов по мат-лам межд. науч.-практ. конф. Белгород, 2018. Ч. 1. С. 18–21 (0,2 п. л.).

7. Человеческий фактор в проблеме охраны труда автодорожных предприятий Севера Западной Сибири (середина 1960-х – середина 1970-х гг.) [Электронный ресурс] // Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт: сб. мат-лов всерос. науч.-практ. конф. с межд. участием. Чебоксары, 2018. Режим доступа: <https://emc21.ru/catalog/teoriya-i-praktika-sovremennoj-nauki-i-obrazovaniya-rossijskij-i-zarubezhnyj-opyt> (0,1 п. л.).

8. Формирование кадров дорожных строителей в период транспортного освоения нефтедобывающих районов Западной Сибири (1963–1977 гг.) // Известия Восточного института. 2018. № 4. С. 29–41 (0,8 п. л.).