

УДК 947.1(5712.12)

*Стась И.Н.
Stas' I.N.*

Индустриализация Ханты-Мансийского округа как основной фактор развития городов нефтяников во второй половине XX в.

**Industrialization of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug as a major factor
in the development of the oil workers' towns in the second half of the XX century**

В статье анализируются процессы индустриализации Ханты-Мансийского округа во второй половине XX века. Автор акцентирует внимание на том, что индустриализация выступила фактором становления и развития Тюменской нефтегазодобывающей цивилизации и городов нефтяников. Выявляется прямая корреляция между ростом нефтедобычи и ростом населения в Ханты-Мансийском округе.

Ключевые слова: *градообразующий фактор, геологические экспедиции, нефтегазодобывающая цивилизация, нефтегазодобыча, транспортная система, энергетика, урбанизация*



In this paper the process of industrialization of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug in the second half of the XX century is analyzed. The author pays attention to the fact that industrialization was a factor of formation and development of the Tyumen oil and gas producing civilization and of the oil workers' towns. A direct correlation between the increase in the oil production and the population growth in the Khanty-Mansi Autonomous Okrug is also revealed there.

Key words: *city-forming factor, geological expeditions, oil and gas producing civilization, oil and gas production, transport system, energy production, urbanization*

Во второй половине XX в. в Западной Сибири сложилась Тюменская нефтегазодобывающая цивилизация. Основой становления этой цивилизации была взаимосвязь процессов индустриализации и урбанизации, отправной точкой которым послужило нефтегазовое освоение. Сибирскими исследователями М.Г. Ганопольским, Л.М. Марковой, Р.Ю. Фёдоровым показана территориально-пространственная структура и система расселения Тюменской нефтегазодобывающей цивилизации [3]. Вместе с тем, значительная роль в становлении локальной цивилизации принадлежала индустриальному развитию, благодаря которому на её территории формировались города и поселения нефтяников и газовиков. Процессы урбанизации неразрывно связаны с индустриальным развитием. Жёсткая связь и корреляция урбанизации со стадией индустриализации характерна для всех стран и независима от специфики локальной цивилизации [11, с. 44]. В силу этого, проанализируем индустриализацию Ханты-Мансийского автономного округа

СТАСЬ Игорь Николаевич, аспирант кафедры истории и культурологии Тюменского государственного нефтегазового университета (г. Сургут). E-mail: igor.stas@mail.ru

(ХМАО), ключевого для Западно-Сибирского нефтегазового комплекса административно-территориального региона как основной фактор в процессе формирования цивилизации и городов нефтяников и газовиков.

Становление и развитие нефтегазодобывающей цивилизации определялось целым рядом промышленно-производственных отраслей, которые служили градообразующими факторами на территории комплекса: 1) нефтегазодобыча и нефтегазопереработка; 2) геология; 3) энергетика; 4) транспортная система; 5) система нефтегазопроводов. В меньшей степени градообразующим потенциалом обладали строительная индустрия и лесная промышленность.

Зарождение цивилизации в северных районах Тюменской области берёт начало в геологических экспедициях. Именно разведочные экспедиции геологов в конце 1940 – 1950-х гг. заложили фундамент под городское расселение ХМАО. Как отмечают М. Г. Ганопольский и его соавторы, геологи не только задали региону первоначальный палаточный стандарт, окрашенный романтикой неустроенности, но и на старте процесса освоения предопределили субординацию организационных структур – подчинили структуру расселения задачам производства [3, с. 122]. Сёла, которые становились базовыми пунктами геологоразведочных экспедиций, получали статус посёлков городского типа. Например, благодаря этому фактору в 1958 г. село Сургут, куда высидилась геологоразведочная экспедиция под руководством Ф.К. Салманова, было преобразовано в посёлок городского типа. Ещё раньше, после открытия Берёзовского газового месторождения в сентябре 1953 г., статус посёлка городского типа получило село Берёзово. Организация в 1961 – 1962 гг. Мегионской и Усть-Балыкской нефтеразведочных экспедиций послужила отправной точкой для создания посёлков Мегион и Нефтеюганск, а в 1978 г. посёлком городского типа стал посёлок геологов Новоаганск.

Если развитие геологоразведочных работ на территории округа Тюменской области лишь заложило фундамент под городским расселением, то развитие нефтяной и газовой промышленности стало определяющим фактором урбанизации региона. В июне 1960 г. в Шаимском районе было открыто первое нефтяное месторождение. В 1961 г. забиты мощные фонтаны нефти в районе Среднего Приобья – в Мегионе и Усть-Балыке. В 1962 г. найдено Западно-Сургутское нефтяное месторождение, а в 1964 г. – Правдинское. К 1965 г. было обнаружено уже 27 нефтяных и 24 газовых месторождений. С открытием месторождений, постепенно началась подготовка их к промышленной эксплуатации. Пробная эксплуатация последовала в 1964 г., в результате которой было добыто 209 тыс. тонн нефти.

Почти все нефтяные запасы находились в ХМАО, где выделились 4 нефтедобывающих района: Нижневартовский, Сургутский, Южно-Балыкский (Юганский) и Шаимский (Урайский). В Шаимском районе разрабатывались Трёхозёрное, Тетерево-Мортымьинское, Убинское и Толумское месторождения. В Сургутском и Южно-Балыкском – многопластовые Усть-Балыкское, Западно-Сургутское, Правдинское, Мамонтовское, Фёдоровское, Быстринское. В Нижневартовском районе шла эксплуатация Самоглорского, Советского, Мегионского, Ватинского, Аганского, Мыхпайского и других месторождений. Наибольшая добыча приходилась на Нижневартовский район, в котором в 1980 г. добывалось 64,8% нефти Западной Сибири, в то время как в Сургутском – 15,5%, в Юганском – 14,6%, в Шаимском – 2,0%, в Томском – 3,1% [4, с. 69].

В июне 1965 г. на базе объединения "Тюменнефтегаз" в системе Миннефтепрома СССР было создано Главное тюменское производственное управление по нефтяной и газовой промышленности – Главтюменнефтегаз. В 1965 г. Главтюменнефтегаз начал промышленную добычу

нефти. Заработали градообразующие предприятия городов Урая, Нижневартовска, Нефтеюганска и Сургута – нефтепромысловые управления (НПУ) "Шаимнефть", "Мегионнефть", "Юганскнефть" и "Сургутнефть". В 1977 г. вместо нефтепромысловых управлений были образованы 4 мощных производственных градообразующих объединения: "Урайнефтегаз", "Нижневартовскнефтегаз", "Юганскнефтегаз" и "Сургутнефтегаз".

К середине 1980-х гг. ХМАО обеспечивал более 60% добычи всей отечественной нефти. Промышленная добыча нефти привела к крупной миграции рабочей силы в регион. Рост населения округа коррелировался с объёмами разработок углеводородов. Об этом ярко свидетельствует *график 1*. Особенно сильно население стало расти после 1970 г., когда объёмы добычи нефти вышли на всесоюзный уровень. Наибольший прирост населения в округе (чуть меньше 400 тыс. чел.) случился в 1980 – 1985 гг., то есть именно в ту пятилетку, когда нефтяниками было добыто больше всего нефти – около 1760 млн. тонн. В 1990 – 2000 гг. в период кризиса нефтедобывающих отраслей, когда прирост добычи нефти показал самый низкий результат за 40 лет, а годовая добыча нефти упала более чем в два раза по сравнению с 1980-ми гг., рост населения в ХМАО практически прекратился. Таким образом, построенный график зависимости численности населения и объёмов добываемой нефти показывает, что эта зависимость являлась линейной, что подтверждает значение нефтедобычи как ключевого градообразующего фактора в ХМАО.

Развитие нефтяной промышленности влияло не только на рост населения, но и непосредственно на схему расселения в ХМАО. В соответствии с особенностями нефтяного производства, К. Н. Мисевич классифицировал производственные объекты нефтедобывающей промышленности, влияющие на схему расселения: 1) объекты бурения; 2) объекты добычи; 3) устройства по сбору и транспортировке нефти; 4) базы и предприятия подсобного значения, обслуживающие нефтедобывающую промышленность. Объекты первой группы не могли служить основой для градостроительства ни по продолжительности срока своего действия, ни по числу занятых трудящихся, ни по характеру расселения. На основе части второй и третьей групп объектов возникали самостоятельные посёлки по функциональным признакам (посёлки для дежурного персонала, пожарников и т. д.). Только предприятия четвёртой группы становились самостоятельной градообразующей основой, так как обладали постоянным местонахождением и значительным числом рабочих [8, с. 124]. На основе таких предприятий в середине 1960-х гг. получили развитие города Сургут, Урай, Нижневартовск и Нефтеюганск, которое подчинялось выбранной схеме расселения "базовый город – вахтовый посёлок". Согласно этой схеме, в ХМАО развивались четыре базовых города (развитие других поселений воспрепятствовалось), где рабочие жили со своими семьями и откуда доставлялись вахтовым способом на месторождения.

Такая схема действовала до конца 1970-х гг., когда огромные запасы нефти с высокими дебитами сосредотачивались на сравнительно ограниченной территории Среднего Приобья. Эксплуатация таких месторождений легко осуществлялась за счёт небольшого числа базовых городов. Она также не требовала технологического развития, поскольку в 1960 – 1970-е гг. преобладал фонтанный способ добычи нефти, на который в рамках рассматриваемого периода приходилось от 99,9% (1965 г.) до 87,7% (1977 г.) [7, с. 129]. Однако падение добычи нефти на основных месторождениях в конце 1970-х гг. привело к необходимости введения в разработку небольших по объёму и запасам месторождений. Если в 1964 – 1975 гг. в разработку было введено только 20 месторождений, то потом осваивалось по 8-9 месторождений ежегодно. Введение огромных

необжитых территорий в промышленное освоение и значительный территориальный разброс месторождений привели к пересмотру схемы расселения – было принято решение строить множество городов и рабочих посёлков в качестве баз для эксплуатации новых месторождений.

Значительный вклад в формирование городской схемы расселения в округе был внесён газовой промышленностью. История газовой промышленности в Тюменской области и ХМАО берёт начало в 1966 г., когда управление "Тюменгазпром" взялось за осуществление опытно-промышленной эксплуатации месторождений Берёзово-Игримской группы. Развитие получили газовые месторождения – Пунгинское, Северо-Игримское, Южно-Игримское и Берёзовское. Промышленная добыча газа велась только с Пунгинского месторождения, дававшего в 1970 г. 82,45 % газа области [10, с. 67]. В 1971 г. было введено в разработку Похромское газовое месторождение. К 1975 г. добыча газа в ХМАО составила 150 млн. кубометров в сутки, или пятую часть всего газа, добываемого в стране. Однако газовая промышленность в ХМАО так и не получила широкого развития: к 1977 г. Игримское, Пунгинское и Похромское месторождения вступили в стадию заключительной разработки [7, с. 132]. Вместе с тем благодаря газовой отрасли Берёзово и Игрим стали посёлками городского типа.

Строительство крупного промышленного комплекса требовало создания источников электрической энергии. В 1967 г. тресту "Уралэнергострой" было поручено начать строительство Сургутской ГРЭС, мощностью 2,5 млн. кВт., работающей на попутном газе. Первая турбина пускорезервной ТЭЦ Сургутской ГРЭС мощностью 12 тыс. кВт была запущена 22 декабря 1971 г. Окончательно завершилось строительство Сургутской ГРЭС в 1983 г., когда заработал шестнадцатый энергоблок. Благодаря этой электростанции, с 1966 по 1980 гг. на Севере Тюменской области было протянуто около 20 тыс. км линий электропередач [2, с. 179]. Тем не менее, регион продолжал испытывать энергодефицит. В начале 1980-х гг. началось строительство Сургутской ГРЭС-2, шесть энергоблоков которой, мощностью 4,8 млн. кВт, были введены в строй в 1985 – 1988 гг. Электростанции Сургута стали крупнейшими в мире. Одновременно с Сургутской ГРЭС-2 началось строительство Нижневартовской и Няганской ГРЭС. Первый энергоблок электростанции в Нижневартовске был введён в эксплуатацию в 1993 г., в Нягане же в 1990-х гг. строительство станции было заброшено. Возведение крупных электростанций в Сургуте и Нижневартовске способствовало росту городов. Территория Сургута увеличилась за счёт посёлков энергетиков Кедровый и энергостроителей. Рядом с Нижневартовском для энергетиков был построен посёлок городского типа – Излучинск. В Нягане также посёлок энергетиков вошёл в черту города.

В начале нефтегазового освоения транспортная система в Тюменской области была крайне неразвитой – на 10 тыс. кв. км в среднем приходилось: 24 км железных дорог (в целом по СССР 58 км), 33 км автомобильных дорог с твёрдым покрытием (по СССР 169), 42 км речных путей (по СССР 64) [6, с. 98]. Это сильно сдерживало не только индустриализацию региона, но урбанизационные процессы. Но постепенно транспортная система на Севере Западной Сибири расширялась, её развитие осуществлялось посредством использования речной сети, строительства новых железнодорожных путей, сооружения сети нефтегазопроводов, аэродромов и аэропортов, автодорог.

Водный транспорт играл существенную роль в нефтегазодобывающих районах. Протяжённость речных путей сообщения Среднеобской нефтегазоносной провинции (272,6 тыс. кв. км) была равна 1990 км, или немногим более 7,1 на 1000 кв. км. Единственным магистральным пу-

тём сообщения служила река Обь, которая дополнялась малосудоходными притоками Вах, Большой Салым, Юганская Обь, Лямин, Большой Юган [6, с. 101]. Вплоть до ввода в эксплуатацию железной дороги Тюмень – Сургут – Нижневартовск на долю речного транспорта в перевозке грузов приходилось свыше 90 % грузооборота [6, с. 103]. Были построены крупные речные порты в Нижневартовске, Сургуте, Ханты-Мансийске. Но у речной системы ХМАО был значительный недостаток – короткий навигационный период. В Сургуте он был равен 158 дням, в Урае – 109. Период ледостава в Ханты-Мансийске в среднем длился 176 дней, в Сургуте – 185, на Северной Сосьве вблизи посёлка Сосьва – 199 дней.

Строительство первой железнодорожной линии Ивдель – Обь в ХМАО, протяжённость которой была 372 км, началось ещё в конце 1950-х гг. В эксплуатацию дорога была принята в 1969 г. В 1963 г. началось строительство линии Тавда – Сотник, длиной 186 км. Новые магистрали строились для лесозаготовителей, их основной функцией была транспортировка древесины. Развитие лесной промышленности вдоль этих дорог способствовало образованию 15 посёлков городского типа и одного города – Советский. Однако эти городские поселения были малочисленными, с неразвитой городской средой, и в большей степени походили на деревни.

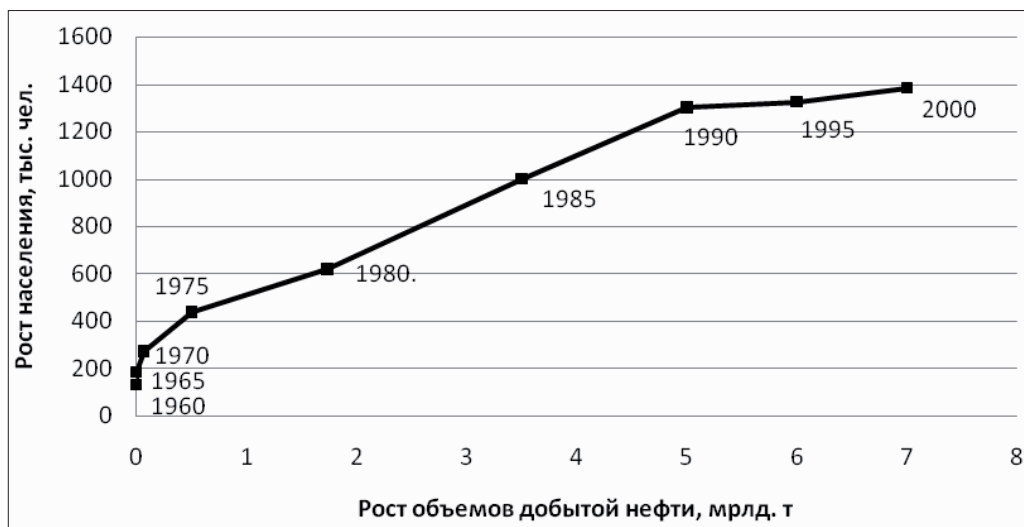
Основной градообразующей железнодорожной веткой стала линия Тюмень – Тобольск – Сургут, прокладка которой началась в декабре 1965 г. В 1969 г. было открыто движение поездов до Тобольска. Первый пассажирский и первый грузовой поезда прибыли из Тюмени в Сургут в августе 1975 г., а в 1978 г. участок Тюмень – Тобольск – Сургут протяжённостью более 700 км был введён в постоянную эксплуатацию. Следующий этап в строительстве железнодорожной сети на Севере Тюменской области был связан с возведением линий Сургут – Нижневартовск (в постоянную эксплуатацию дорога была введена в 1979 г.) и Сургут – Новый Уренгой (для пассажирских поездов линия была открыта в 1985 г.).

Из всех видов коммуникации именно магистральные линии железных дорог обладали наибольшей градообразующей способностью на Севере Западной Сибири – коэффициент плотности размещения населённых пунктов вдоль реки Оби составляла – 14, по Иртышу – 19, по Конде – 7,5, а вдоль железных дорог Ивдель – Обь – 27, Тавда – Сотник – 29. В среднем по Западной Сибири этот показатель по железным дорогам составлял – 23 [1, с. 60]. Из 16 городов ХМАО 9 располагались на линии железных дорог: Пять-Ях, Сургут, Лангепас, Мегион, Нижневартовск, Когалым, Югорск, Советский, Нягань.

Особенно неудовлетворительно на Севере Тюменской области был развит автомобильный транспорт. Здесь имелись лишь отдельные небольшие по протяжённости и зачастую неасфальтированные внутрипромысловые автомобильные дороги. В середине 1960-х гг. был проложен автозимник Тюмень – Сургут. Впоследствии трассу покрыли бетонными плитами, но вплоть до 2000 г., когда вблизи Сургута через Обь был построен автомобильный вантовый мост, дорога оставалась неустойчивой. Тем не менее, за период с 1970 по 1977 гг. было построено 800 км автомобильных дорог. К числу наиболее важных автомобильных трасс Среднеобского нефтедобывающего района в середине 1970-х гг. относились: Демьянское – Сургут с подъездами к Ханты-Мансийску, Южному Балыку, Салыму и Нефтеюганску; Сургут – Александровское, Нижневартовск – Мегион и Александровское – Средний Васюган [6, с. 104].

В условиях отсталости наземных видов коммуникаций широкое применение получил авиационный транспорт. За 1965 – 1969 гг. были построены аэропорт в Урае, а в Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске, Нефтеюганске, Игриме – взлётно-посадочные полосы и верто-

График 1. Соотношение роста населения и объемов добытой нефти всего по ХМАО, 1960 – 2000 гг.



Источник: [5, с. 362-363; 9; 12, с. 21; 13, с. 128, 215].

лётные площадки. Окончательное строительство аэропортов в Сургуте, Нижневартовске, Нефтеюганске, Ханты-Мансийске, Берёзово было завершено к 1975 г.

Таким образом, к 1980 г. в ХМАО сложилась полигональная структура межрегиональной системы пассажирского транспорта, которая образовалась за счёт широтных (Салехард – Уренгой, Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск) и меридиональных (Сургут – Уренгой, Сургут – Надым, Ханты-Мансийск – Салехард) направлений развития железнодорожного, воздушного, автомобильного и речного транспорта [1, с. 114]. Но остававшаяся слаборазвитой на большей части территории округа система коммуникаций между посёлками приводила к перерождению ряда вахтенных посёлков в постоянные городские с населением до 20 тыс. чел. (города Лянтор, Покачи, Радужный). Поэтому появление новых городов в ХМАО связывалось как с развитием транспортных сетей, так и с их отсталостью.

Несомненное влияние на развитие городской сети ХМАО оказало формирование разветвлённой системы нефтегазопроводов. В декабре 1965 г. вошёл в строй первый в Западной Сибири нефтепровод Шаим – Тюмень, его протяжённость составила 410 км. В последующем в эксплуатацию были приняты нефтепроводы: Усть-Балык – Омск, Нижневартовск – Усть-Балык, Нижневартовск – Александровское, Александровское – Томск – Анжеро-Судженск и крупнейшие в мире Самотлор – Усть-Балык – Курган – Уфа – Альметьевск, Нижневартовск – Куйбышев, Сургут – Пермь – Горький – Полоцк.

На территории ХМАО получила развитие сеть газопроводов. В 1966 г. вступил в эксплуатацию первый в Западной Сибири газопровод Игрим – Пунга – Серов – Нижний Тагил, протяжённостью около 700 км. Газопровод закольцевал две системы газопроводов: Бухара – Урал и Игрим – Серов. Позднее от него построено ответвление в западном направлении Нижняя Тура – Пермь – Ижевск – Набережные Челны – Горький – Москва. В 1972 г. вступил в строй газопровод Медвежье – На-

дым – Пунга, который связал ямальские и югорские месторождения газа с европейской частью страны.

Сургут и Нижневартовск стали важнейшими транспортными узлами в магистральной сети нефтегазопроводов России. Многие наземные объекты транспортных артерий нефти и газа – прежде всего нефтеперекачивающие и газокompрессорные станции (НПС и КС) – организовывали региональную систему расселения [3, с. 125-126]. Например, строительство компрессионных станций газопровода и магистральная транспортировка ямальского газа привели к формированию в ХМАО городов Белоярский и Югорск.

Таким образом, индустриальное развитие, основной движущей силой которого была нефтегазодобывающая промышленность, стало катализирующим фактором урбанизации и становления нефтегазодобывающей цивилизации на территории Тюменской области и ХМАО. Городское расселение в регионе подчинялось задачам производства, рост городского населения и самих городов был зависим от градообразующих отраслей: нефтегазодобычи, транспортировки нефти и газа, геологии, энергетики и транспортной системы.



Литература

1. Белинский А.Ю. Пассажирский транспорт в градостроительстве Севера / А.Ю. Белинский, В.М. Фурен. Л.: Стройиздат. Ленингр. отд-ние, 1980. 147 с.
2. Булага Э.П. Состояние и проблемы развития энергетики нефтегазового комплекса Западной Сибири / Э.П. Булага // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Новосибирск: Наука, 1983. С. 179-185.
3. Ганопольский М.Г. Тюменская нефтегазодобывающая цивилизация: историко-географический конспект становления / М.Г. Ганопольский, Л.М. Маркова, Р.Ю. Фёдоров // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2011, № 3. С. 115-130.
4. Ефремов Е.П. Состояние и направления дальнейшей реализации программы комплексного развития нефтедобывающей промышленности Западной Сибири / Е.П. Ефремов, М.К. Михалев, Л.И. Чуриков, Г.Л. Чудновский // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. – Новосибирск: Наука, 1983. С. 57-90.
5. Из истории промышленного развития Тюменской области (1917 – 1980): Документы и материалы. Свердловск: Сред-Урал. кн. изд-во, 1988. 416 с.
6. Карягин И.Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири / И.Д. Карягин. М.: "Недра", 1975. 144 с.
7. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960 – 2000-е гг.) / Г.Ю. Колева. Тюмень: Издательство "Вектор Бук", 2010. 258 с.
8. Мисевич К.Н. Население районов современного промышленного освоения Севера Западной Сибири / К.Н. Мисевич, В.И. Чуднова. Новосибирск: Издательство "Наука". Сиб. отд-ние, 1973. 209 с.
9. Нефть Югры – стабильность России. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oil2012.admhmao.ru/>. (дата обращения: 25.01.2013.).
10. От Берёзово до Ямбурга: 45 лет газовой промышленности Западной Сибири / под ред. В.П. Карпова, Г.Ю. Колевой. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. 180 с.
11. Сенявский А.С. Урбанизация России в XX веке: Роль в историческом процессе / А.С. Сенявский; Ин-т рос. истории. М.: Наука, 2003. 286 с.

12. Статистический ежегодник (1990 – 2010): Стат. сб. в 4-х частях. Ч. II (I) Ханты-Мансийский автономный округ – Югра / Территориальный орган Федерального службы государственной статистики по Тюменской области. Тюмень, 2011. 298 с.

13. 65 лет Ханты-Мансийскому автономному округу (Информационно-статистический сборник). Сургут: информационно-издательский концерн "Северный дом", 1995 г. 278 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Belinskij A.YU. Passazhirskij transport v gradostroitel'stve Severa / A.YU. Belinskij, V.M. Furen. L.: Strojizdat. Leningr. otd-nie, 1980. 147 s.

2. Bulaga E.H.P. Sostoyanie i problemy razvitiya ehnergetiki neftegazovogo kompleksa Zapadnoj Sibiri / E.H.P. Bulaga // Problemy razvitiya Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa. Novosibirsk: Nauka, 1983. S. 179-185.

3. Ganopol'skij M.G. Tyumenskaya neftegazodobyvayushhaya tsivilizatsiya: istoriko-geograficheskij konspekt stanovleniya / M.G. Ganopol'skij, L.M. Markova, R.YU. Fyodorov // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2011, № 3. S. 115-130.

4. Efremov E.P. Sostoyanie i napravleniya dal'nejshej realizatsii programmy kompleksnogo razvitiya neftedobyvayushhej promyshlennosti Zapadnoj Sibiri / E.P. Efremov, M.K. Mikhalev, L.I. CHurikov, G.L. CHudnovskij // Problemy razvitiya Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa. – Novosibirsk: Nauka, 1983. S. 57-90.

5. Iz istorii promyshlennogo razvitiya Tyumenskoj oblasti (1917 – 1980): Dokumenty i materialy. Sverdlovsk: Sred-Ural. kn. izd-vo, 1988. 416 s.

6. Karyagin I.D. EHkonomicheskie problemy razvitiya neftyanoj promyshlennosti Zapadnoj Sibiri / I.D. Karyagin. M.: "Nedra", 1975. 144 s.

7. Koleva G.YU. Zapadno-Sibirskij neftegazodobyvayushhij rajon: ehkonomicheskoe i sotsial'noe razvitie (1960 – 2000-e gg.) / G.YU. Koleva. Tyumen': Izdatel'stvo "Vektor Buk", 2010. 258 s.

8. Misevich K.N. Naselenie rajonov sovremennogo promyshlennogo osvoeniya Severa Zapadnoj Sibiri / K.N. Misevich, V.I. CHudnova. Novosibirsk: Izdatel'stvo "Nauka". Sib. otd-nie, 1973. 209 s.

9. Neft' YUgry – stabil'nost' Rossii. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.oil2012.admhmao.ru/>. (data obrashheniya: 25.01.2013.).

10. Ot Beryozovo do Yamburga: 45 let gazovoj promyshlennosti Zapadnoj Sibiri / pod red. V.P. Karpova, G.YU. Kolevoj. Tyumen': TyumGNGU, 2011. 180 s.

11. Senyavskij A.S. Urbanizatsiya Rossii v XX veke: Rol' v istoricheskom protsesse / A.S. Senyavskij; In-t ros. istorii. M.: Nauka, 2003. 286 s.

12. Statisticheskij ezhegodnik (1990 – 2010): Stat. sb. v 4-kh chastyakh. CH. II (I) KHanty-Mansijskij avtonomnyj okrug – YUgra / Territorial'nyj organ Federal'nyj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Tyumenskoj oblasti. Tyumen', 2011. 298 s.

13. 65 let KHanty-Mansijskomu avtonomnomu okrugу (Informatsionno-statisticheskij sbornik). Sургут: informatsionno-izdatel'skij kontsern "Severnyj dom", 1995 g. 278 s.