

УДК 625 (091)(571.12) "1980/1990"

Веселов С. И.

**О некоторых направлениях деятельности
союзных республик СССР в транспортном освоении
Западно-Сибирского нефтегазового комплекса:
организационно-производственный механизм и решение
социально-бытовых проблем (1980-е – начало 1990-х гг.)**

На рубеже 1970–1980-х гг. нефтегазовые ведомства на Севере Западной Сибири столкнулись с довольно острой проблемой – дефицитом автомобильных дорог. Расширение промышленного освоения вновь открытых месторождений и возрастание их удалённости от освоенных центров нефтегазодобычи приводили к эксплуатации промыслов без автодорог с капитальным типом покрытия, что осложняло схемы перевозки работающих вахт и повышало затраты на доставку строительных материалов в условиях бездорожья. Временным решением проблемы выступали грунтово-лежнёвые дороги, которые являлись наиболее дешёвым способом установления транспортного сообщения на месторождениях. Кроме грунтовых дорог, в 1960–1970-е гг. предприятия Минтрансстроя СССР построили 1,8 тыс. км автодорог с твёрдым покрытием [25, с. 328].

Но этой протяженности автодорог было недостаточно в связи с расширением ареала нефтегазового освоения. Вместе с тем сезонный характер эксплуатации грунтовых дорог и зимников, транспортная изолированность городов существенно сдерживали развитие нефтегазовой промышленности на Севере Западной Сибири. Для преодоления вышеуказанной проблемы отраслевые министерства (в первую очередь Миннефтепром и Мингазпром СССР), участвовавшие в создании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), лоббировали вопрос о создании новых автодорожных трестов в структуре Минтрансстроя и привлечения организаций союзных республик СССР. Выиграть в перспективе от этого должна была вся страна и население северных районов Западной Сибири, но создаваемая сеть автодорог мыслилась исключительно как ведомственная, а не общего пользования. Ведомственность в строительстве автодорог и их эксплуатации являлась одной из ключевых особенностей транспортного освоения Севера Западной Сибири.

Как известно, в исследуемый период значительную роль в насыщении трудовыми ресурсами дорожно-строительных организаций ЗСНГК играла внутренняя миграция. Немалый интерес вызывало освоение Севера не только в РСФСР, но и среди населения других союзных республик. Всё это связывалось с высоким уровнем материального вознаграждения, а также реальной возможностью решить жилищную проблему. Определённым запросом являлось желание внести личный вклад в освоение Севера. Ещё одним побудительным мотивом становилась престижность транспортных строек крупнейшего в стране нефтегазового комплекса [2, с. 22–23]. Одновременно рабочие из союзных республик, являвшиеся частью советского народа осознавали причастность к "общему делу", что в целом объединяло усилия дорожных строителей Советского Союза. И, несмотря на сложные условия жизни, дополнительно мотивировало рабочих из союзных республик отправляться на Север строить автодороги и устраивать свой быт.

Однако совместная деятельность представителей союзных республик и дорожных строителей Минтрансстроя в транспортном освоении Западной Сибири не являлась предметом самостоятельного исследования. Некоторые аспекты участия белорусских дорожников в строительстве транспортных ком-

муникаций ЗСНГК рассматриваются в коллективном труде "Традиционная культура белорусов во времени и пространстве" [24]. Влияние трудовых миграций на формирование полиэтнического общества в ХМАО анализируется в работе И.Н. Стася [23]. Исключением представляется исследование В.П. Ключевой и Р. Чапайтене, в котором они предприняли попытку осмыслить участие литовских дорожников в освоении ЗСНГК в рамках теории исторической памяти [12]. Поэтому главной целью данной статьи является анализ ключевых направлений деятельности союзных республик в контексте выполнения субподрядных работ для Минтрансстроя СССР.

Привлечение дорожно-строительных организаций союзных республик на Север Западной Сибири имело определённо мобилизационный характер. В конце 1970-х гг. стала очевидна неразрешимость проблемы форсированного создания сети автодорог на нефтепромыслах исключительно силами Минтрансстроя. Эта проблема требовала скорейшего разрешения в связи с падением нефтегазодобычи. Об этом вспоминал Ш.С. Донгарян, бывший заместитель Министра нефтяной промышленности СССР в 1965–1989 гг. [8, с. 110–120]. Прогрессом в данном вопросе стало совещание, проведённое в начале 1980 г. у секретаря ЦК КПСС В.И. Долгих (курировавшего нефтегазовый комплекс. – *Прим. авт.*), в котором принимали участие заместитель Председателя Совета Министров СССР В.Э. Дымшиц, заместители министра нефтяной промышленности В.И. Игrevский, Ш.С. Донгарян, первый секретарь Тюменского обкома КПСС Г.П. Богомяков, где одной из главных проблем, признавалось отставание в сооружении автодорожных коммуникаций на месторождениях, а также между городами и посёлками. В то время нефтегазовым ведомствам требовалось строить не менее 750 км автодорог в год, а предприятия Минтрансстроя могли ежегодно вводить в эксплуатацию только 170 км [8, с. 112].

Для мобилизации ресурсов в район интенсивного нефтегазового освоения было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. "О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса" (ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 202–227)¹. Постановление имело более широкую направленность, оно ставило задачу ускорить развитие строительной отрасли нефтегазового комплекса. В том числе определяло в дальнейшем усилить темпы автодорожного строительства на Севере Западной Сибири с вовлечением организаций восьми союзных республик: Советов Министров РСФСР, Украинской, Белорусской, Узбекской, Казахской, Литовской, Латвийской и Эстонской ССР (ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 205).

Основной целью дорожников союзных республик становилось строительство внутрипромысловых автодорог и отдельных участков межпромысловых магистралей для Миннефтепрома СССР. Помимо строительства дорог, представители Литовской и Эстонской ССР участвовали в сооружении жилых домов и реализации градостроительных планов ряда городов Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО): Когалым и Лянтор стали центральной базой литовских и эстонских дорожников на Севере. Одновременно с нефтяниками и газовиками дорожники Украинской и Латвийской ССР стояли у истоков создания некоторых городов и посёлков Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО): г. Ноябрьска и п. Вынгапуровский.

Координирующие функции в строительстве автодорог среди организаций союзных республик возлагались на производственное строительномонтажное объединение (ПСМО) "Запсибдорстрой" Минтрансстроя СССР во главе с А.И. Каспаровым, находившееся в г. Нижневартовске [11, с. 85]. Согласно архивным документам, на 1 января 1981 г. союзные республики сформировали восемь дорожно-строительных трестов и управлений: Совет Министров РСФСР – трест "Сибдорстрой" (г. Тобольск), Совет Министров Украинской ССР – "Укртюмендорстрой" (п. Ноябрьский); Совет Министров Белорусской ССР – "Белнефтедорстрой" (г. Нижневартовск); Совет Министров Литовской ССР – ДСУ-12 (п. Когалым); Совет Министров Латвийской ССР – "Латтюмендорстрой" (п. Вынгапуровский); Совет Министров Эстонской ССР – "Этсургутдорстрой" (п. Пим); Совет Министров Узбекской ССР – "Узтюмендорстрой"

¹ ГАТО – Государственный архив Тюменской области

(п. Нях) (ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6524. Л. 85–88). Для содействия в освоении нефтяных месторождений севера Томской области был организован трест "Казнефторстрой" в системе Минавтодора Казахской ССР [16, с. 11].

В начале 1980-х гг. работа дорожников союзных республик, как и первые крупные стройки Минтрансстрой СССР, начиналась с возведения производственных баз и жилищно-бытовых объектов. Ведомственные посёлки большинства союзных республик формировались централизованно. Местные власти выделяли участки под строительство посёлка, а его дальнейшее развитие и внешний облик во многом зависел от руководителей дорожных ведомств союзных республик.

Трудности становления новых дорожно-строительных предприятий получили заметное отражение в мемуарах строителей автодорог. К примеру, о 1980 г. управляющий трестом "Сибдорстрой" С.С. Шабуров (Минавтодор РСФСР. – *Прим. авт.*) вспоминал, что когда вышел с поезда в Тобольске, то на руках у него имелся только приказ об организации треста [1, с. 460]. Трест "Сибдорстрой" формировался с целью строительства стратегической автодороги Тобольск – Южный Балык, которая открывала путь на Нефтеюганск и Сургут. Из этого следует, что все подразделения треста требовалось за короткое время создать с нуля и укомплектовать кадрами. Содействие в становлении треста оказывал Тобольский горисполком, который разрешил занять бывшее здание общезнания Тобольского педучилища под контору треста и место для проживания управленцев треста. Впоследствии трест построил для работников организации 80-квартирный дом [1, с. 460]. По имеющимся данным, большинство рабочих, прибывавших на строительство автомагистрали, было расселено в вагон-домах [17, с. 32].

Жилищно-бытовое обустройство дорожников треста "Узтюмендорстрой" в июле 1980 г. в п. Нях (будущий город Нягань. – *Прим. авт.*) происходило, как и у многих первопроходцев на Севере, с обустройства вагон-городка. В сентябре 1980 г. походно-полевая жизнь некоторых дорожников "солнечной республики" завершилась после окончания строительства четырехквартирного рубленого дома и установки восьми жилых вагончиков [26, с. 25, 28].

Заметно отличало становление ведомственных посёлков дорожных строителей прибалтийских республик. В этом большое значение сыграло стремление партийных функционеров ЦК КП Эстонии своевременно обеспечить дорожников жильём и создать благоприятные условия для выполнения планового задания по строительству автодорог. В августе 1980 г. эстонские власти просили Тюменский обком КПСС посодействовать в ускорении топографической съёмки и сборе данных по инженерной геологии территорий будущих посёлков. Заказчиком строительства посёлков выступал Главтюменнефтегаз, а генподрядчиком – Главтюменнефтегазстрой (ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6883. Л. 89, 91)².

Латвийские дорожники обживались на территории будущего посёлка Вынгапуровский. Как отмечал главный инженер треста "Латтюмендорстрой" О.А. Кронлак, 1981 г. был самым тяжелым для треста. К тому же в первый год работы латвийские дорожники ввели в эксплуатацию 20 км на Холмогорском месторождении, чем продемонстрировали свою выдержку в суровых северных условиях. В решении производственных и бытовых проблем способствовала взаимовыручка дорожников союзных республик и поддержка нефтяников НГДУ "Холмогорнефть". К 1982 г. в посёлке Дзинтари (так его называли латвийские дорожники. – *Прим. авт.*) были построены сборные щитовые дома общей площадью 4600 кв. м., в том числе бытовые и социально-культурные объекты (столовая, клуб, библиотека и т.д.) [15, с. 30].

С целью планомерного установления транспортного сообщения на нефтегазовых месторождениях, Минтрансстрой и объединение "Запсибдорстрой" распределили сооружение отдельных участков промысловых автодорог между организациями союзных республик. В начале 1980-х гг. украинским дорожникам было поручено освоение Карамовского и Муравленковского месторождения, белорусским – Урьевского и Локосовского, литовским – Когалымского и Повховского, латвийским – Холмогорского, эстонским – Лянторского,

² ГАСПИТО – Государственный архив социально-политической истории Тюменской области

узбекским – Красноленинской группы месторождений. По мере обустройства и завершения строительства внутрипромысловых автодорог организации союзных республик постепенно переключались на новые месторождения.

В 1981–1983 гг. безуспешно выполняли программу транспортного освоения, намеченную постановлением, литовское ДСУ-12 и эстонский трест "Эстсургутдорстрой". Предварительным итогом деятельности эстонских и литовских дорожников стал ввод 160 км промысловых автодорог (ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2635. Л. 54). К особым заслугам литовских дорожников относятся автодороги Когалымского месторождения и мост через р. Ингу-Ягун, который соединил Когалым с железнодорожной станцией [14, с. 1]. Эстонские дорожники также отличились при строительстве промысловых автодорог Лянторского месторождения. А.В. Усольцев, управляющий трестом "Сургутнефтедорстройремонт" в 1984–1995 гг. с некоторой иронией вспоминал, что "мы строили дороги не хуже эстонских (дорожников. – Прим. авт.), может, конечно, вдоль дороги было не так "элегантно", но и темп не эстонский" [13, с. 89]. Справедливости ради отметим, что прибалтийские республики строили в среднем 20–30 км новых автодорог в год, тогда как "Сургутнефтедорстройремонт" только в 1984 г. отремонтировал 465,8 км (АОУДиИОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 535. Л. 168)³. Впечатляющие объемы работ, которые производил трест на восстановлении грунтово-лежневых дорог и асфальтировании межпромысловых автомагистралей, тем не менее не отменяют того факта, что автодороги, построенные эстонцами, были намного качественнее в плане благоустройства придорожной территории.

Особое место среди союзных республик занимали белорусские дорожники, которые вели строительство автодорог на месторождениях Нижневартковского района, где к концу 1984 г. было сдано более 200 км автодорог. На фоне общих успехов, белорусские дорожники в феврале 1985 г. пообещали ввести в эксплуатацию последний участок "бетонки" Лангепас – Мегион длиной 4,8 км, который не был предусмотрен планом года [19, с. 2]. Строительство данного участка нижневартковские дорожники передали тресту "Белнефтедорстрой", но по этой автодороге требовалось получить проектную документацию и разрешение на ведение работ в охранной зоне нефтепровода. Но начальник ДСУ-6 треста "Белнефтедорстрой" Г.А. Новиков заявлял, что рабочие и ИТР приложат все усилия для своевременного ввода дороги Лангепас – Мегион в IV квартале года [5, с. 2]. И что удивительно, несмотря на вышеуказанные проблемы, белорусские дорожники сдержали своё обещание. В заключительном квартале 1985 г. автодорога была введена в строй (АОАГН. Ф. 123. Оп. 1. Д. 15. Л. 118)⁴.

На территории ЯНАО, которая требовала большего внимания в транспортном освоении, вели сооружение автодорог Украинская и Латвийская ССР. Деятельность дорожников союзных республик постоянно контролировалась партийными властями – Ямало-Ненецким окружкомом КПСС. Активность проявляли партийные руководители из этих республик, которые часто навещали на транспортные стройки. Пристальный контроль со стороны вышестоящих дорожных ведомств и партийных властей округа давал некоторые результаты. В 1983 г. тресты "Укртюмендорстрой" и "Латтюмендорстрой" перевыполнили план строительства автодорог и ввели в эксплуатацию 238 км (ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1719. Л. 106).

Существенную роль в развитии транспортной инфраструктуры на Севере Западной Сибири играло взаимодействие генподрядчиков и субподрядчиков автодорожного строительства. Координировали деятельность субподрядных организаций союзных республик на местах тресты "Сургутдорстрой" и "Нижневартковскдорстрой". Так, в 1983 г. украинские дорожники объединенными усилиями трестов "Сургутдорстрой" и "Латтюмендорстрой" укладывали железобетонные плиты на автодороге ст. Ноябрьская – товарный парк Холмогорского месторождения. Совместные действия союзных республик и дорожников Минтрансстроя СССР позволили тресту "Укртюмендорстрой" выйти на

³ АОУДиИОАГС – Архивный отдел управления документационного и информационного обеспечения Администрации г. Сургута

⁴ АОАГН – Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска

главный транспортный объект – строящуюся автомагистраль Холмогорское – Муравленковское месторождение протяжённостью 35 км и ускорить темпы её сооружения [10, с. 11].

Весомый вклад союзных республик зафиксирован в совершенствовании технологии строительства автодорог. Небезызвестно, что основой транспортных коммуникаций нефтегазовых месторождений в ХМАО и ЯНАО являлись автодороги с железобетонным покрытием. Указанные автомагистрали, состоявшие из земляного полотна, цементного основания и железобетонного покрытия ПАГ-14, относились к III-IV технической категории промышленных путей сообщения. Относительно ускоренное сооружение данного типа автодорог представляло возможность компенсировать сжатые временные рамки строительного сезона (короткое лето и ранние заморозки) на Севере. В начале 1980-х гг. специалисты треста "Этсургутдорстрой" во главе с А.Я. Рачинским внедряли на Лянторском месторождении конструкцию дороги без использования цемента. Технологической основой стал метод строительства основания автодороги с использованием сланцевой золы – отходов сланцевой промышленности, производимой в Эстонии [21, с. 2].

Особенностью узбекских дорожников в сооружении транспортных коммуникаций в районе г. Нягани становилось возведение земляного полотна методом пригрузки и укрепления откосов торфопесчаной смесью. Как и эстонские дорожники, в 1981–1983 гг. специалисты треста "Узтюмендорстрой" использовали в качестве общепринятой конструкции дорожной одежды аэродромные плиты ПАГ-14 или предварительно-напряжённые дорожные плиты ПДН, укладываемые на монтажный слой из цементопеска (АОАГ Нягани. Ф. 86. Оп. 1. Д. 3. Л. 152)⁵. Таким методом были построены автодороги к Ем-Ёговскому и Талинскому месторождениям, а также 20 км бетонки на улицах п. Няг [26, с. 42].

Белорусские дорожники к концу одиннадцатой пятилетки проложили автодороги к шестой очереди знаменитого Саяногорского месторождения [3, с. 125]. При научном сопровождении специалистов "БелдорНИИ" осуществлялась работа по совершенствованию технологических процессов в тресте "Белнефтедорстрой" с целью ускорения темпов сооружения промысловых автодорог [18, с. 11].

Существенно отличало территорию Ямала от Югры ещё более короткий строительный сезон, который накладывал дополнительные ограничения при строительстве автодорог в условиях тундры. Это было связано со сложным рельефом местности Сибирских увалов, отличающимся бугристым торфяным покровом и кочковатой поверхностью. Однако украинские и латвийские дорожники придерживались классической технологии отсыпки земляного полотна автодорог. Это было обусловлено тем, что месторождения в районе г. Ноябрьска находились в зоне тайги, где был более уместен опыт строительства автодорог в ХМАО. Поэтому специалисты треста "Укртюмендорстрой" считали, что выторфовка болот и осадка насыпи на минеральное дно позволяет гарантировать надёжность и устойчивость конструкции автодороги. При этом в зависимости от типа болот, консистенции их минерально-органических составляющих применялись следующие методы посадки насыпи на дно: 1) обычная выторфовка экскаваторами или бульдозерами; 2) с помощью энергии взрыва, когда разрушаются связи в торфяной массе и создаются благоприятные условия для осадки насыпи [10, с. 15–17]. Наконец, латвийские дорожники повсеместно внедряли в конструкцию основания дорожного покрытия нетканые синтетические материалы (дорнит), которые укладывались полосами под швы и края железобетонных плит [15, с. 30].

Как известно, в 1981–1983 гг. объединение "Запсибдорстрой" Минтрансстроя СССР ввело в эксплуатацию 2020 км автодорог для предприятий и ведомств, расположенных на территории ХМАО и ЯНАО [4, с. 91]. И в этом есть большая заслуга субподрядчиков – союзных республик.

Данные из таблицы 1 показывают, что в 1981–1983 гг. почти все союзные республики выполнили задание по строительству автодорог. Из 2020 км автодорог, введенных в строй ПСМО "Запсибдорстрой", по субподряду, союзные республики построили 811,1 км автодорог (40%). В 1981 г. отмечались

⁵ АОАГ Нягани – Архивный отдел Администрации г. Нягани

Таблица 1. Выполнение задания по строительству автодорог союзными республиками на территории ЗСНГК в 1981–1983 гг. (без Казахской ССР)

Название республики	1981		1982		1983		Итого	
	план, в км	факт, в км	план, в км	факт, в км	план, в км	факт, в км	план, в км	факт, в км
РСФСР	40	40	60	60,2	60	60	160	160,2
Украинская ССР	40	42,6	60	60,4	60	60	160	163
Белорусская ССР	30	18,4	60	62,6	60	60,5	150	141,5
Узбекская ССР	20	20,1	40	40,3	40	40,7	100	101,1
Литовская ССР	20	20	30	30	30	30	80	80
Латвийская ССР	20	20	30	30	30	30	80	80
Эстонская ССР	20	20	30	30	30	35,3	80	85,3
Всего по республикам	190	181,1	310	313,5	310	316,5	810	811,1

Источник: составлено на основе: [ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2635. Л. 54–57].

некоторые трудности у белорусских дорожников, связанные с недостатком транспорта и несвоевременной поставкой железобетонных плит. Любопытно, что данные по Казахской и Узбекской ССР отсутствуют в отчётах объединения "Запсибдорстрой". По всей видимости, субподрядные работы между этими республиками оформлялись напрямую между Минтрансстроем СССР и Советами Министров указанных республик. Информация о вводе автодорог Узбекской ССР нами обнаружена в фонде треста "Узтюддорстрой" Няганского городского архива.

Высоко оценивали качество дорожно-строительных работ Литовской и Эстонской ССР в производственных объединениях Главтюменнефтегаза. Именно они принимали автодороги в эксплуатацию и были заинтересованы в качественном исполнении подрядных работ. К примеру, в пояснительной записке к бухгалтерскому отчёту объединения "Сургутнефтегаз" за 1983 г. содержатся положительные отзывы о деятельности литовских и эстонских дорожников (АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 406. Л. 189). В 1985 г. специалисты объединения отделинно подчёркивали: "отличного качества строительства автомобильных дорог добились эстонские строители" (АОАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 662. Л. 252).

К тому же результативность дорожных строителей союзных республик определялась мотивацией и заинтересованностью в освоении "необжитого края". Например, латвийский журналист Илья Дименштейн, вспоминая свою командировку в ЯНАО, отмечал, что латышской насильственно никто не отправлял работать на Север. Желающих трудиться и строить автодороги привлекала не только северная романтика, но и высокий уровень оплаты труда. "Зарботки действительно были хорошие, – пишет И. Дименштейн, – от 800 рублей и выше. Северный коэффициент 1,7 рос каждые полгода" [7, с. 11].

Согласно партийно-правительственному постановлению от 20 августа 1985 г. "О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986–1990 годах", союзным республикам поручалось построить 2150 км автодорог. Более сложное задание получили дорожники Украинской и Белорусской ССР – по 350 км на пятилетку каждой республике, то есть ежегодно предполагалось вводить в эксплуатацию по 70 км автодорог. РСФСР и Казахская ССР – по 300 км (из расчёта по 60 км в год); Узбекская ССР – 250 км (50 км в год); Литовская, Латвийская и Эстонская ССР – по 200 км (40 км в год) (ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799. Л. 32об). Архивные документы подтверждают тот факт, что союзные республики в самом начале "перестройки" благополучно выполняли задачи транспортного освоения месторождений. Так, в 1986 г. союзные республики сдали в эксплуатацию 433,7 км автодорог

(при плане 430 км). Однако в 1987 г. они представили к приёмке только 372,1 км (план 430 км) в связи с перебоями в поставках строительных материалов. И всё же программа строительства по объединению "Запсибдорстрой" была выполнена. Введено в эксплуатацию 983 км автодорог (годовой план 946 км), что при общих затратах на подрядные и субподрядные работы составило более 700 млн руб. капитальных вложений (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 6830. Л. 285)⁶.

Ко второй половине 1980-х гг. дорожные строители некоторых союзных республик создали относительно благоустроенные ведомственные посёлки. Исследователи В.П. Клюева и Р. Чапайтене отмечают положительный опыт литовских дорожников ДСУ-12 в создании благоустроенного посёлка (микрорайона) в черте г. Когалыма [12, с. 44]. Однако "когалымский проект", ставший предметом гордости литовского общества, не был единственным на Севере Западной Сибири. Различные варианты создания и развития ведомственных посёлков в 1980-е гг. продемонстрировали украинские, белорусские, латвийские, эстонские и узбекские дорожники. Следовательно, возникает вопрос о качестве реализации проектов ведомственных посёлков у каждой из республик и трудностях материального обеспечения дорожников на Севере.

Об этом нам говорят материалы местных газет. В заметке газеты "К победе коммунизма" за 1986 г. о посёлке треста "Этсургутдорстрой" говорилось, что он располагался на территории соснового бора, где находились уютные домики голубого цвета, столовая, баня, прачечная, клуб. Журналистку поразило то, что через дорогу в п. Лянторском был один песок, зеленые островки – редкость. А у эстонских дорожников были высажены клумбы цветов, от которых глаз не оторвать. При всём этом они построили теплицу и в свободное время занимались растениеводством. "Увлечлись огородничеством здесь настолько, – отмечалось в газете, – что, загружая в Таллине вагоны дорожными плитами, другими строительными материалами, не забывают они и удобрения прихватить" [22, с. 2].

К 1987 г. специалисты треста "Укртюмендорстрой" в черте г. Ноябрьска построили ведомственный посёлок с центральным отоплением и водоснабжением. На территории посёлка появилась школа, детский сад, продовольственный магазин, столовая на 100 мест, баня, клуб и спорткомплекс. Основу жилого фонда посёлка составляли сборные деревянные дома, поставившиеся с Талицкого деревообрабатывающего завода [10, с. 4, 11]. Работа и отдых в тресте были организованы следующим образом: вахтовые посёлки располагались на трассе, где работники непосредственно занимались возведением автодорог на расстоянии 50–100 км от центральной базы, расположенной в Ноябрьске. "Поработав определённое время на трассе, – писал управляющий трестом Ф.С. Закордопец, – рабочий возвращается в центральный посёлок для отдыха" [9, с. 2].

Но присущие освоению Севера временные типы жилья (вагон-городки и балки) оставались преобладающими среди некоторых дорожно-строительных организаций союзных республик. Так, например, в ноябре 1987 г. няганская газета "За коммунизм" раскритиковала трест "Узтюмендорстрой" за медленное строительство собственного микрорайона "Дорожник" в восточной части Нягани [20, с. 1]. Но руководство треста не согласилось с мнением редакции газеты и подготовило ответное письмо, в котором отмечалось возрастание производственных задач, приведших к росту численности работников и удаленности объектов от города. Помимо того, узбекские дорожники указывали в письме на то, что у них в случае передислокации на новое место работы имелись только вагончики, а щитовых домов сборной конструкции трест не имеет (АОАГ Нягани. Ф. 97. Оп. 1. Д. 47. Л. 48–50). Однако на страницах журнала "Автомобильные дороги" говорилось об улучшении жилищных условий дорожников треста "Узтюмендорстрой", но это не соответствовало действительности [6, с. 3]. По данным на 1 января 1990 г., в тресте из 841 чел. работающих, проживали в квартирах – 105 чел., балках – 26 чел., вагончиках – 514 чел. и в общежитиях – 196 чел. Следовательно во временном жилье (вагончиках и балках) находились 64,2% работников треста (АОАГ Нягани.

⁶ РГАЭ – Российский государственный архив экономики

Ф. 86. Оп. 1. Д. 24. Л. 56). Из этого следует, что жилищные условия узбекских дорожников в Нягани оставляли желать лучшего.

Приведённые примеры наглядно иллюстрируют как положительный, так и отрицательный опыт решения жилищно-бытовых проблем дорожных строителей союзных республик. Первоочередное выполнение производственных заданий приводило к снижению внимания к вопросам создания развитой социально-бытовой инфраструктуры в дорожно-строительных организациях, что в некоторой степени дестабилизировало трудовые коллективы и являлось причиной высокой текучести кадров. В 1989–1991 гг. усугубляло проблему общее снижение капиталовложений как в автодорожное строительство, так и в целом в транспортное освоение ЗСНГК. На производственном уровне тенденцию падения темпов строительства автодорог отмечали руководители Минтранстроя, начальники объединений, управляющие трестами и управлениями.

В справке от 9 января 1991 г. "О работе Минтранстроя СССР по строительству объектов в Тюменской области", представленной к совещанию в Совете Министров СССР, отмечалось, что по сравнению с 1988 г. объём выполненных строительно-монтажных работ (СМР) снизился в 1990 г. на 577 млн руб. или на 46%. Снижение объёмов СМР было вызвано в первую очередь уменьшением лимитов на материально-технические ресурсы. Если в 1989 г. этот объём составлял 856 млн руб. (100% годового объёма), то в 1990 г. – 600 млн руб. (97%). Однако уже в 1991 г. последовало ещё более стремительное сокращение лимитов до 388 млн руб. (55,4 % годового объёма). Показательно, что снижение капиталовложений в транспортное строительство Тюменской области осуществлялось в основном за счет сокращения лимитов на ресурсы наиболее затратного и трудоёмкого автодорожного строительства (РГАЭ. **Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7959. Л. 2).**

В августе 1989 г. руководитель треста "Сибдорстрой" Минавтодора РСФСР А.В. Ракецкий в своём письме в Тюменский облисполком писал о довольно тревожной ситуации, складывающейся в подведомственных дорожно-строительных управлениях. Поскольку на 1991 г. трест планировал завершение строительства автодороги Тобольск – Южный Балык, то среди специалистов вызывало тревогу отсутствие дополнительных объёмов работ, что должно было в перспективе привести к сокращению численности штата работников и упразднению ряда ДСУ (ГАТО. **Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. Л. 277).**

Значительно дополняют картину транспортного освоения воспоминания А.И. Каспарова, в которых он отмечал, что на рубеже 1980–1990-х гг. объединение "Запсибдорстрой" стало стремительно терять темпы строительства во многом из-за спада добычи нефти и газа и как следствие снижения темпов ввода новых месторождений, на освоении которых специализировалось объединение "Запсибдорстрой". Кризисные явления в нефтегазовой промышленности региона затронули сложившуюся систему подрядных и субподрядных работ в автодорожном строительстве. Транспортное строительство на Севере Западной Сибири сокращалось в контексте усиления центробежных тенденций в Советском Союзе, расширении экономической и политической самостоятельности союзных республик [11, с. 104–108].

Снижение темпов добычи нефти и газа, а также цен на углеводородные ресурсы оказывало непосредственное влияние на приток финансирования в Тюменскую область. В 1988 г. в северных районах области было добыто 394,9 млн тонн, а в 1989 г. – 383 млн тонн. Негативные факторы в экономике области в годы XII пятилетки Тюменский обком КПСС связывал с техногенными катастрофами и природными катаклизмами (Чернобыльской аварией, землетрясением в Армении). Ко всему этому обострилась ситуация с общим снижением административной ответственности руководителей предприятий за невыполнение договорных обязательств, падением трудовой дисциплины (ГАСПИТО. **Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 28).**

Закономерным следствием этих процессов являлась стагнация темпов транспортного освоения северных районов Тюменской области, что также тревожило региональные органы советской власти. В записке председателя облисполкома Л.Ю. Рокецкого, представленной в Совет Министров СССР 9 января 1991 г. отмечалось, что основной причиной сложившейся ситуации яв-

лялась проблема несбалансированности производственных планов с уровнем материально-технического обеспечения. Это повлекло за собой сворачивание деятельности привлечённых организаций (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 7959. Л. 2). Кроме того, одной из предпосылок данного явления в сфере снабжения стала демонополизация предприятий материально-технического обеспечения, которая проводилась в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 августа 1990 г. № 835 "О мерах по демонополизации народного хозяйства".

Тем самым, на рубеже 1980–1990-х гг. структурные реформы советской экономики с привнесением элементов рыночной экономики (неоправданного расширения рамок свободной конкуренции, ограничения распределения фондов, отказа от жёсткого прикрепления поставщиков к потребителям и т.д.), не учитывающие специфики планового ведения хозяйства, нарушили систему обеспечения транспортного строительства, складывавшуюся на протяжении десятилетий.

В 1990-е гг. по объективным обстоятельствам прекратили деятельность на территории ХМАО и ЯНАО предприятия бывших союзных республик: латвийские дорожники в 1994 г., эстонские – в 1996, литовские – в 1999. Впрочем, благодарные потомки оценили вклад дорожников союзных республик в транспортное освоение Севера. В Лянторе напоминает нам об участии в строительстве автодорог улица Эстонских дорожников. В 1997 г. именем первого руководителя узбекских дорожников Р.И. Раимкулова названа одна из улиц г. Нягани [26, с. 31]. Город Лангепас, построенный трестом № 37 Минстроя Белорусской ССР, пестрит названиями улиц, отсылающими нас к Белоруссии: Белорусское шоссе, Дорожников и Минская [3, с. 114]. На территории ЯНАО в п. Вынгапуровский есть улицы Рижская и Дорожников, где на въезде стоит бетонная плита с надписью "400 километров дорог – нефтяникам Сибири от дорожников Латвии" [27]. В г. Ноябрьске в честь украинских дорожников и строителей названы улицы Дорожная, Киевская и Шевченко.

Подводя итог, отметим, что в деятельности республиканских дорожных подразделений прослеживаются два периода, отличающихся по условиям и результатам реализации комплексных программ транспортного освоения. В 1981–1983 гг. формировался организационно-производственный механизм организаций союзных республик, развивалась социально-бытовая инфраструктура в соответствии с северной спецификой. Их предприятия вели строительство автодорог в неосвоенных и труднодоступных районах.

В период "перестройки" меняется социально-экономическая ситуация в стране. В 1986–1988 гг. генеральный подрядчик в лице объединения "Запсибдорстрой", а затем субподрядчики – союзные республики, довольно успешно возводили транспортные коммуникации с перевыполнением плановых заданий. Достижения союзных республик и высокое качество дорожного полотна отмечали генеральные заказчики – нефтегазовые объединения. Однако в 1989–1991 гг. дорожно-строительные предприятия стали испытывать трудности в материально-техническом обеспечении строек по объективным причинам. Структурные реформы советской экономики не привели к её ускорению в области транспортного строительства, а наоборот способствовали ухудшению обеспечения строек необходимыми ресурсами, нарушению хозяйственных связей с прежними поставщиками строительных материалов вследствие территориального и экономического разобщения союзных республик и сокращению капиталовложений в транспортное освоение севера Тюменской области.

Несомненно, деятельность дорожников союзных республик в течение 1980-х – начала 1990-х гг. в транспортном освоении ЗСНГК способствовала преодолению бездорожья районов нефтегазового освоения. В этот период были обустроены месторождения северной части Сургутского района, расширено транспортное освоение Нижневартовского района в восточном и северном направлениях, установлено автодорожное сообщение между Лангепасом и Нижневартовском. В дополнение к этому ряд городов ХМАО и ЯНАО были соединены круглогодичным транспортным сообщением: Сургут с Когалымом и Ноябрьском. Несомненной заслугой дорожников РСФСР является автодорога Тобольск – Южный Балык, соединившая автономные округа с южными районами Тюменской области. Впоследствии эта автодорога стала опорным участком автомагистрали федерального значения Тюмень-Ханты-Мансийск.

Совместно с дорожниками Минтрансстроя союзные республики ускорили транспортное освоение нефтегазовых месторождений южной части Пуровского района ЯНАО.

Предметом гордости узбекских дорожников является транспортное освоение Краснотенинского свода месторождений, где они проложили автодороги через труднопроходимые болота. Примечательно, что предприятия союзных республик отличало высокое качество построенных железобетонных автодорог. Наши материалы свидетельствуют о том, что дорожники союзных республик стремились усовершенствовать технологию автодорожного строительства на нефтегазовых месторождениях. Об этом говорит опыт украинских, эстонских, латвийских дорожников и специалистов других республик. Несмотря на все сложности, некоторым союзным республикам удалось обеспечить дорожных строителей благоприятными жилищно-бытовыми условиями. Достигнутые успехи неотрывно связаны с помощью региональных властей, нефтегазодобывающих и дорожных объединений, координировавших основные направления промышленного строительства. Очевидно, что дорожники союзных республик внесли заметный вклад в строительство транспортной инфраструктуры нефтегазового комплекса и дальнейшее пространственное расширение сети автомобильных дорог в ХМАО и ЯНАО.

Литература

1. 100 выдающихся дорожников. М.: Дортранспечать, 2007. 496 с.
2. Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя). Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. 176 с.
3. Аникеев Л.С. Белорусская Сибирь. Очерки. М.: Изд-во ИПО Профиздат, 2000. 464 с.
4. Веселов С.И. Форсирование автодорожного строительства в северных районах Западной Сибири (1980-е – начало 1990-х гг.) // Вестник Томского гос. ун-та. 2017. № 421. С. 88–94.
5. Газете отвечают // Ленинское знамя. 1985. 22 июня. № 120. С. 2.
6. Гусаков А.А. Равнение на лучших // Автомобильные дороги. 1985. № 4. С. 3.
7. Дименштейн И. Личный опыт: как латвийцы строили дороги на Советском Севере // PRESS.LV – латвийский новостной интернет-портал, [Электронный ресурс]. URL: <https://press.lv/post/lichnyj-opyt-kak-latvijtsy-stroili-dorogi-na-sovetskom-severe> (дата обращения: 11.06.2020).
8. Донгарян Ш.С. Подвиг создателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. М.: ЗАО "Нефтяное хозяйство, 2006. Вып. 19. С. 95–140.
9. Загордонец Ф. Чему учит опыт // Северный луч. 1981. 15 сентября. № 110. С. 2.
10. Загордонец Ф.С., Нестеренко Ю.Т., Б.А. Первов. Дорожники Украины – нефтяникам Тюмени. Киев: Будівельник, 1987. 48 с.
11. Каспаров А.И. Дорога длиною в жизнь. М.: Витязь-братишка, 2008. 159 с.
12. Ключева В.П., Чапайтене Р. "Малая Литва" посреди больших тюменских болот: репрезентации, память, наследие // Вестник Пермского ун-та. Сер. "История". Вып. 3 (46). С. 34–48.
13. Коваленко Е.П. Главная дорога: посвящ. 25-летию тр. "Сургутнефтедорстройремонт" ОАО "Сургутнефтегаз". Сургут: Нефть Приобья, 2006. 251 с.
14. Кречина З. Мост в строю // Ленинская правда. 1983. 21 октября. № 202.
15. Кронлак О.А. Дорожники Латвии на Тюменской земле // Автомобильные дороги. 1982. № 8. С. 30.
16. Латышева Г. Дорожники Казахстана – на стройках Сибири // Автомобильные дороги. 1981. № 8. С. 11.
17. Мальцев В.В. Передвижные жилые вагоны длястроек Сибири // Автомобильные дороги. 1982. № 4. С. 32.
18. Мэтру дорожно-строительной отрасли – 50 // РУП "Белстройцентр", [Электронный ресурс]. URL: <https://bsc.by/ru/story/metru-dorozhno-stroitelnoy-otrasli-50> (дата обращения: 02.06.2020).
19. Никитин И. Дороги к месторождениям // Ленинская правда. 1985. 21 февраля. № 37. С. 2.
20. Петрачук Ю. Лето в середине августа // За коммунизм. 1987. 10 ноября. № 134. С. 1.
21. Рачинский А. Дороги Лянтора // Ленинская правда. 1981. 11 августа. С. 2.

22. Сенькина З. Эстонский вариант // К победе коммунизма. 1986. 19 августа. № 160. С. 2.
23. Стась И.Н. Дрейф этничности в процессе нефтегазового освоения и урбанизации Ханты-Мансийского округа (1960–1980-е гг.) // Вестник Томского гос. ун-та. 2017. № 414. С. 134–140.
24. Титовец А.В. (и др.). Традиционная культура белорусов во времени и пространстве; под науч. ред. А.В. Титовца; Нац. акад. наук Беларуси, Центр исслед. белорусской культуры, языка и литературы, Фил. "Ин-т искусствоведения, этнографии и фольклора им. Кондрата Крапивы". Минск: Белорусская наука, 2013. 578 с.
25. Тюменский меридиан. М.: Политиздат, 1983. 336 с.
26. Узтюмендорстрой, дорожно-строительный трест, 1980–2010 годы. Ханты-Мансийск: Полиграфист, 2010. 127 с.
27. Фактор временности? Это не о нас // Вынгапур-онлайн, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vyngapur.ru/publ/otyschi-za-purgoy-vyngapur/faktor-vremennosti-eto-ne-o-nas> (дата обращения: 08.06.2020).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. 100 vydayushhikhysya dorozhnikov. M.: Dortranspechat', 2007. 496 s.
2. Alekseev V.V., Logunov E.V., Shabanov P.P. Opyt resheniya kadrovyykh problem v neftegazovom stroitel'stve Sibiri (na materialakh Glavsibtruboprovodstroya). Sverdlovsk: Izd-vo Ural. un-ta, 1987. 176 s.
3. Anikeev L.S. Belorusskaya Sibir'. Ocherki. M.: Izd-vo IPO Profizdat, 2000. 464 s.
4. Veselov S.I. Forsirovanie avtodorozhnogo stroitel'stva v severnykh rajonakh Zapadnoj Sibiri (1980-e – nachalo 1990-kh gg.) // Vestnik Tomskogo gos. un-ta. 2017. № 421. S. 88–94.
5. Gazete otvechayut // Leninskoe znamya. 1985. 22 iyunya. № 120. S. 2.
6. Gusakov A.A. Ravnenie na luchshikh // Avtomobil'nye dorogi. 1985. № 4. S. 3.
7. Dimenshtejn I. Lichnyj opyt: kak latvijtsy stroili dorogi na Sovetskom Severe // PRESS.LV – latvijskij novostnoj internet-portal, [Электронный ресурс]. URL: <https://press.lv/post/lichnyj-opyt-kak-latvijtsy-stroili-dorogi-na-sovetskom-severe> (дата обращения: 11.06.2020).
8. Dongaryan Sh.S. Podvig sozidatelej: k sorokaletiyu nefti v Zapadnoj Sibiri // Veterany: iz istorii neftyanoj i gazovoj promyshlennosti. M.: ZAO "Neftyanoe khozyajstvo, 2006. Vyp. 19. S. 95–140.
9. Zakordonets F. Chemu učit opyt // Severnyj luch. 1981. 15 sentyabrya. № 110. S. 2.
10. Zakordonets F.S., Nesterenko Yu.T., B.A. Pervov. Dorozhniki Ukrainy – neftyanikam Tyumeni. Kiev: Budivel'nik, 1987. 48 s.
11. Kasparov A.I. Doroga dlinnoy v zhizn'. M.: Vityaz'-bratishka, 2008. 159 s.
12. Klyueva V.P., Chapajtene R. "Malaya Litva" posredi bol'shikh tyumenskikh bolot: reprezentatsii, pamyat', nasledie // Vestnik Permskogo un-ta. Ser. "Istoriya". Vyp. 3 (46). S. 34–48.
13. Kovalenko E.P. Glavnaya doroga: posvyashh. 25-letiyu tr. "Surgutneftedorstrojremont" OAO "Surgutneftegaz". Surgut: Neft' Priob'ya, 2006. 251 s.
14. Krechina Z. Most v stroyu // Leninskaya pravda. 1983. 21 oktyabrya. № 202.
15. Kronlaks O.A. Dorozhniki Latvii na Tyumenskoj zemle // Avtomobil'nye dorogi. 1982. № 8. S. 30.
16. Latysheva G. Dorozhniki Kazakhstana – na strojkakh Sibiri // Avtomobil'nye dorogi. 1981. № 8. S. 11.
17. Mal'tsev V.V. Peredvizhnye zhilye vagony dlya stroek Sibiri // Avtomobil'nye dorogi. 1982. № 4. S. 32.
18. Mehtru dorozhno-stroitel'noj otrasli – 50 // RUP "Belstrojtsentr", [Электронный ресурс]. URL: <https://bsc.by/ru/story/metru-dorozhno-stroitel'noj-otrasli-50> (дата обращения: 02.06.2020).
19. Nikitin I. Dorogi k mestorozhdeniyam // Leninskaya pravda. 1985. 21 fevralya. № 37. S. 2.
20. Petrachuk Yu. Leto v seredine avgusta // Za kommunizm. 1987. 10 noyabrya. № 134. S. 1.
21. Rachinskij A. Dorogi Lyantora // Leninskaya pravda. 1981. 11 avgusta. S. 2.
22. Sen'kina Z. EHstonskij variant // K победе коммунизма. 1986. 19 августа. № 160. S. 2.
23. Stas' I.N. Dreyf ehtnichnosti v protsesse neftegazovogo osvoeniya i urbanizatsii KHanty-Mansijskogo okruga (1960–1980-e gg.) // Vestnik Tomskogo gos. un-ta. 2017. № 414. S. 134–140.
24. Titovets A.V. (i dr.). Traditsionnaya kul'tura belorusov vo vremeni i prostranstve; pod nauch. red. A.V. Titovtsa; Nats. akad. nauk Belarusi, TSentr issled. belorusskoj kul'tu-

ry,azyzka i literatury, Fil. "In-t iskusstvovedeniya, ehtnografii i fol'klora im. Kondrata Krapivy". Minsk: Belorusskaya nauka, 2013. 578 s.

25. Tyumenskij meridian. M.: Politizdat, 1983. 336 s.

26. Uztyumendorstroj, dorozhno-stroitel'nyj trest, 1980–2010 gody. KHanty-Mansijsk: Poligrafist, 2010. 127 s.

27. Faktor vremennosti? EHto ne o nas // Vyngapur-onlajn, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.vyngapur.ru/publ/otyschi-za-purgoy-vyngapur/faktor-vremennosti-eto-ne-o-nas> (data obrashheniya: 08.06.2020).

Веселов С. И. О некоторых направлениях деятельности союзных республик СССР в транспортном освоении Западно-Сибирского нефтегазового комплекса: организационно-производственный механизм и решение социально-бытовых проблем (1980-е – начало 1990-х гг.).

В статье анализируется участие дорожно-строительных организаций союзных республик в транспортном освоении крупнейшего Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Выявляются особенности возведения социально-бытовой инфраструктуры союзных республик в районах нефтегазового освоения и технологическое совершенствование строительства автодорог в северных условиях. Делается вывод о том, что союзные республики внесли значительный вклад в дело преодоления бездорожья на территории месторождений и включения городов севера Тюменской области в общероссийскую сеть автодорог.

Ключевые слова: *союзные республики, автодорожное строительство, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, ведомственные посёлки, дорожники, транспортное освоение, ХМАО, ЯНАО*

Veselov S. I. On some areas of activity of the Union republics of the USSR in the transport development of the West Siberian oil and gas complex: organizational and production mechanism and solution of social problems (1980s-early 1990s).

The publication analyzes the participation of road construction organizations of the union republics in the transport development of the largest West Siberian oil and gas complex. Features of construction of social and household infrastructure of the union republics in the areas of oil and gas development and technological improvement of road construction in the northern conditions are revealed. It is concluded that the union republics have made a significant contribution to overcoming off-road conditions on the territory of the fields and including the cities of the North of the Tyumen region in the all-russian road network.

Key words: *union republics, road construction, West Siberian oil and gas complex, departmental settlements, road workers, transport development, ХМАО, ЯНАО*

Для цитирования: Веселов С. И. О некоторых направлениях деятельности союзных республик СССР в транспортном освоении Западно-Сибирского нефтегазового комплекса: организационно-производственный механизм и решение социально-бытовых проблем (1980-е – начало 1990-х гг.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 1. С. 94–105. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/94-105

For citation: Veselov S. I. On some areas of activity of the Union republics of the USSR in the transport development of the West Siberian oil and gas complex: organizational and production mechanism and solution of social problems (1980s-early 1990s) // Ojkumena. Regional researches. 2021. № 1. P. 94–105. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/94-105

