

Научная статья
УДК 625.7/.8(091)(571.122)
doi: 10.34822/2312-377X-2022-4-63-75

**ВЛИЯНИЕ ВЕДОМСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ НЕФТЯНИКОВ
НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЮ
СЕТИ АВТОДОРОГ ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО ОКРУГА
(КОНЕЦ 1970-х – НАЧАЛО 1990-х гг.)**

Севостьян Игорьевич Веселов

Сургутский государственный университет, Сургут, Россия
veselov19920304@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5128-9559>

Аннотация. Целью статьи является анализ позитивного и негативного влияния нефтяников на организационно-технические и проектные решения в условиях модернизации ведомственных автодорог Среднего Приобья в конце 1970-х – начале 1990-х гг. Впервые введены в оборот данные о протяженности автодорог круглогодичного и сезонного действия по ремонтно-строительным трестам объединений «Сургутнефтегаз» и «Юганскнефтегаз». Раскрыта сущность ведомственных интересов нефтяников, их влияние на проектирование, строительство и эксплуатацию опорной сети автодорог общего пользования в конце 1980-х – начале 1990-х гг. (после передачи части ведомственных автодорог на баланс Минавтодора РСФСР). Автором прослеживается влияние состояния городских и межпромысловых автодорог на деятельность ведомственного и общественного автотранспорта в условиях роста аварийности в районах Среднего Приобья.

Ключевые слова: ведомственная сеть автодорог, Среднее Приобье, Миннефтепром СССР, Главтюменнефтегаз, Сургутнефтегаз, Юганскнефтегаз, Нижневартовскнефтегаз, Минавтодор РСФСР, автозимники, грунтово-лежневые автодороги, производственное объединение, автодорожные ремонтно-строительные предприятия

Шифр специальности: 5.6.1 Отечественная история.

Для цитирования: Веселов С. И. Влияние ведомственных интересов нефтяников на проектирование, строительство и эксплуатацию сети автодорог Ханты-Мансийского округа (конец 1970-х – начало 1990-х гг.) // Северный регион: наука, образование, культура. 2022. № 4. С. 63–75. DOI 10.34822/2312-377X-2022-4-63-75.

Original article

**INFLUENCE OF DEPARTMENTAL INTERESTS OF OIL PRODUCERS
ON THE DESIGN, CONSTRUCTION AND OPERATION OF THE KHANTY-MANSIYSK
OKRUG ROAD NETWORK (LATE 1970s – EARLY 1990s)**

Sevostyan I. Veselov

Surgut State University, Surgut, Russia
veselov19920304@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5128-9559>

Abstract. The purpose of the article is to analyze positive and negative influence of oil producers on organizational, technical and design solutions under the conditions of upgrading the Middle Ob departmental roads in the late 1970s – early 1990s. Data on the stretch of year-round and seasonal roads of repair and construction divisions of “Surgutneftegaz” and “Yuganskneftegaz” are introduced for the first time. The article also expands on the departmental interests of oil producers, their influence on the design, construction and operation of the basic public road network in the late 1980s – early 1990s after putting a part of the departmental roads onto the books of the RSFSR Minavtodor. The author traces how the state of urban and inter-field roads influences on operation of departmental and public transport under the conditions of accident risk growth in the Middle Ob region.

Keywords: departmental road network, the Middle Ob, Ministry of Oil Industry of the USSR, Glavtyumenneftegaz, Surgutneftegaz, Yuganskneftegaz, Nizhnevartovskneftegaz, RSFSR Minavtodor, winter roads, dirt and plank roads, production association, road repair and construction enterprises

Code: 5.6.1 Russian History.

For citation: Veselov S. I. *Influence of Departmental Interests of Oil Producers on the Design, Construction and Operation of the Khanty-Mansiysk Okrug Road Network (late 1970s – early 1990s)* // *Severnny region: nauka, obrazovanie, cultura*. 2022. No. 4. P. 63–75. DOI 10.34822/2312-377X-2022-4-63-75.

ВВЕДЕНИЕ

Ведомственность как главная характеристика советской плановой экономики была порождена практикой управления 1930-х гг., сложившейся в Советском Союзе. Американский исследователь П. Грегори показал особенности формирования ведомственности в контексте противоречий плановой советской экономики. Он полагает, что в рамках административно-командной системы в СССР диктатор делегировал часть полномочий экономическим наркоматам (министерствам) в связи с тем, что среди «старых большевиков» не имелось профессиональных инженеров. И, соответственно, ряд производственных вопросов хозяйственные руководители должны были решать самостоятельно. Далее наркоматы (производственники) совместно с региональными руководителями формировали группы влияния, находясь в постоянных оппонентах к СНК, Госплану и наркомату финансов (плановикам). Но главную опасность в такой системе представляли горизонтальные связи наркоматов (министерств) и предприятий, порождавшие конфликты интересов между официальными «вертикальными» и неформальными «горизонтальными» связями [1].

С некоторыми видоизменениями данная система просуществовала до 1970–1980-х гг. В российской (сибирской) историографии деятельность нефтяников анализируется в контексте создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), освоения нефтегазовых месторождений, где основными проблемами выступают вопросы формирования стратегии хозяйственного освоения Севера Западной Сибири [2; 3], крупных территориально-производственных комплексов [4], создания добывающих отраслей Западно-Сибирского нефтегазового комплек-

са [5], строительного комплекса в районах нефтегазового освоения [6] и урбанизации территории ЗСНГК [7]. Борьбу партийных, региональных и ведомственных интересов в нефтегазовой промышленности в 1957–1965 гг. исследовали историки В. Л. Некрасов и Е. А. Хромов [8]. В своей работе они показали, что Средне-Уральский совнархоз, специализирующийся на машиностроении и металлургии, не был заинтересован в развитии нефтегазовой промышленности. В этой связи он затягивал строительство транспортной инфраструктуры в северных районах Тюменской области [8]. Однако степень влияния ведомственных интересов нефтяников на проектирование, строительство и эксплуатацию автодорог Среднего Приобья в период активного нефтегазового освоения остается практически неисследованной проблемой.

Исключением является наша попытка показать степень ведомственной разобщенности по вопросам ремонта и эксплуатации автодорог на севере Тюменской области [9]. Организационно-технологические решения (создание новых автодорожных трестов, переориентация на асфальтирование ведомственных автодорог и улучшение дорожного покрытия грунтово-лежневых автотрасс) нефтяников в конце 1970–1980-х гг. имели практическое назначение: преодоление отставания в ремонте и эксплуатации автодорог ЗСНГК.

Поэтому исключительно важным является изучение влияния ведомственных строительных норм и правил по проектированию, строительству и эксплуатации автодорог на деятельность автодорожных трестов ключевого подрядчика нефтяников – Минтрансстроя СССР. Особенно это актуально при исследовании деятельности автодорожников Миннефтепрома СССР, которые, собственно говоря, занимались «доведением до ума» ав-

томагистралей, построенных в условиях форсированных темпов транспортного освоения. Вместе с тем в деятельности автодорожников Миннефтепрома СССР по формированию ведомственных автодорог в Тюменской области отмечались существенные недостатки, преодоление которых во второй половине 1980-х гг. инициировали региональные власти (Тюменский обком КПСС), и утверждали различные партийно-правительственные инстанции (ЦК КПСС, Совет Министров СССР) – переход от ведомственного подхода к комплексному формированию сети автодорог общего пользования.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Изучение ведомственного влияния нефтяников на совершенствование сети автодорог позволяет применить историко-системный метод, при котором автодорожная сеть производственных объединений Среднего Приобья рассматривается как часть ведомственной транспортной инфраструктуры Главтюменнефтегаза, а вся сеть автодорог Миннефтепрома анализируется во взаимодействии с внешними агентами (Минавтодор РСФСР), которые «присваивают» часть ведомственного ландшафта транспортного освоения и преобразовывают его в пространство общего пользования. При анализе и сравнении протяженности автодорог Среднего Приобья автор обращался к статистическому методу. Историко-генетический и историко-сравнительный методы использовались для воссоздания исторических условий возникновения влияния нефтяников при формировании межпромысловых и городских автомагистралей.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

В титульных списках по капитальным вложениям Миннефтепрома СССР в строительство транспортной инфраструктуры Тюменского Севера на нефтепромыслах и между ними особое место занимали межпромысловые и внутрипромысловые автодороги III и IV технической категории. Их главным заказчиком выступал Миннефтепром и его ведомственные организации. Функции подрядчика осуществляли автодорожные тресты

Минтрансстроя СССР. Субподрядные работы выполнялись смежными строительными организациями Минтрансстроя и различных республиканских ведомств Советов Министров союзных республик (с 1980 г.).

Ведомственные строительные нормы и правила по строительству и эксплуатации автодорог, разработанные в 1979 г. для Главтюменнефтегаза Миннефтепрома СССР и его подрядных организаций на севере Тюменской области, предполагали подготавливать основные параметры проезжей части и земляного полотна в зависимости от категории автодорог нефтегазовых промыслов [10]. Ключевые положения Инструкции по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов Западной Сибири предлагали несколько вариантов. Первый вариант: для III категории автодороги по проектам допускалась ширина проезжей части 8–9 м (в зависимости от ширины расчетных автомобилей), а уже по IV категории проезжая часть могла быть шириной 7,5 м. Второй вариант: если расчетная грузоподъемность составляла менее 0,25 млн тонн, то ширина поперечного профиля межпромысловой и внутрипромысловой автодороги могла составлять 6 м [10, с. 8].

Важно отметить, что большинство автодорог строилось по второму варианту – количество грузов, перевезенных за год к месторождению или между ними могло не превышать 0,5 млн тонн. Минтрансстрой, полагаясь на инструкцию, рекомендовал трестам экономить на ширине автодороги, убирая одну плиту на проезжей части, и ширина автодороги сокращалась с 8 до 6 м. Главный инженер института, начальник дорожного отдела института «Гипротюменнефтегаз» Н. В. Табаков вспоминал: после этого организационно-технического маневра «снижались скорости транспортных потоков, увеличивался парк автотранспорта, что вело к росту числа работающих и населения в ЗСНГК, быстрее разрушались дороги, увеличивалось число дорожно-транспортных происшествий...» [11, с. 231–232]. Следовательно, государственные комиссии Миннефтепрома отчитывались о достигнутой экономии в капитальном строительстве, а эксплуатацион-

ные предприятия Главтюменнефтегаза наращивали парк автотранспорта, объемы ремонтных работ, количество работающих и техники.

Расчетная скорость движения по автодорогам IV–II технической категории составляла 60 км/ч, а для трудных участков местности – 40 км/ч. По III–II категории межпромысловых автодорог скорость движения могла достигать 80–100 км [10, с. 7].

Нефтяники стремились не выходить на уровень межведомственного взаимодействия по ремонту и эксплуатации транспортной инфраструктуры и полагаться на свои материально-технические ресурсы. Это обосновывалось тем, что у нефтяников деятельность автодорожников Минтрансстроя СССР в конце 1970-х гг. вызывала негативные впечатления, которые были довольно устойчивыми и обоснованными среди хозяйственных руководителей предприятий и объединений – в основном из-за низких темпов возведения автодорог, а также невозможности строителей форсировать создание опорной сети автодорог и ее своевременный ремонт. Показательным является мнение, высказанное в конце 1970-х генеральным директором производственного объединения «Юганскнефтегаз» Р. И. Кузоваткиным, который считал, что «они (автодорожники – авт. С. И.) не поспевают за нами, и мы хоть и без дорог, а все впереди... Опыт научил нас, что и в дорожном строительстве мы должны в значительной мере полагаться на самих себя, придется, видимо, серьезно заняться нам и дорогами» [12, с. 159].

Крупнейшее объединение в Главтюменнефтегазе – «Нижневартовскнефтегаз» отмечало в 1977 г., что управления треста «Нижневартовскдорстрой» вводят в эксплуатацию 70 км автодорог ежегодно, а нужно выходить на 120 км в год [13, л. 298]. Так, например, по отчетам объединения «Сургутнефтегаз» известно, что подрядчик (трест «Тюмендорстрой») при плане строительства 49,5 км ввел в эксплуатацию 25,9 км в 1979 г. [14, л. 406]. Из архивных документов следует, что, во-первых, нефтяники хотели ускорения темпов транспортного освоения, во-вторых, отмечали нарушение принципа опережаю-

щего строительства транспортной инфраструктуры. Однако автодорожники, оправдываясь, называли ключевые проблемы отрасли: отсутствие плит покрытия, нехватка строительных мощностей имеющихся предприятий.

Несвойственные задачи решали дорожно-транспортные организации Главтюменнефтегаза. Природно-климатические условия, конечно же, не определяли историю транспортного освоения, но являлись мощным двигателем изобретения новых организационно-технологических решений по эксплуатации автодорог нефтегазовыми предприятиями. Нефтяники уже имели определенный опыт в ремонте и эксплуатации автодорог, переданных Минтрансстроем нефтепромысловым управлениям, а затем НГДУ. С 1971 г. Главтюменнефтегаз и его структуры осуществляли ремонт бетонных автодорог. К тому же специализированные тресты нефтяников (например, «Сургутнефтеспецстрой») имели опыт строительства грунтово-лежневых автодорог, содержания автозимников и мостов. Приказом от 5 сентября 1977 г. Миннефтепром реорганизовал и включил добывающие и обслуживающие предприятия (строительно-монтажные тресты, автодорожные управления и др.) в производственные объединения (ПО) «Сургутнефтегаз», «Нижневартовскнефтегаз» и «Юганскнефтегаз». Управления автомобильных дорог (УАД) в Сургуте, Нефтеюганске и Нижневартовске были включены в соответствующие объединения. Соответственно, Нефтеюганское, Нижневартовское и Сургутское УАД занимались содержанием автодорог, строительством зимников в рамках административных районов.

Как известно, эксплуатационные возможности автодорог на месторождениях и межпромысловых проездах были ограничены сроком в 3–5 лет, поэтому их нужно было периодически ремонтировать, с чем не справлялись УАД нефтегазовых объединений. Например, 17 января 1979 г. начальник Нижневартовского УАД В. Д. Майлович и секретарь парторганизации Ю. Н. Алексеев выступили с ходатайством перед ПО «Нижневартовскнефтегаз» «о выделении средств на

расширение производственной базы управления и линейных участков» [15, л. 4]. Такие инициативы «снизу» не оставались без внимания. В них и формировались ведомственные интересы, выразителем которых на уровне Главка выступало производственное объединение нефтяников, а на уровне министерства – Главтюменнефтегаз.

В организационном плане у Миннефтепрома были большие ресурсы и мобилизационные возможности. К концу 1970-х гг. Главтюменнефтегаз в итоге инициировал работу по пересмотру производственной деятельности УАД в объединениях, что привело к их укрупнению до автодорожного ремонтно-строительного треста. 12 марта 1979 г. выходит приказ Миннефтепрома «О структурных преобразованиях в Главтюменнефтегазе», в рамках которого Нижневартовское УАД было реорганизовано в трест «Нижневартовскнефтедорстройремонт» (ННДСР) [16, л. 9–10]. Это позволило усилить финансирование предприятия и получить под рукой объединения мощный трест, который официально нацеливался на узковедомственные задачи – содержание и ремонт автодорог круглогодичного и сезонного действия на Самотлорском, Ватинском месторождениях и промыслах севернее р. Аган. На балансе треста в 1979 г. числилось 1607 км автодорог: с железобетонным покрытием 373 км, с грунтово-лежневым покрытием – 374 км, а также 860 км зимников [9, с. 118]. К июлю 1980 г. между дорожными ремонтно-строительными управлениями (ДРСУ) и управлениями механизированных работ (УМР) были закреплены зоны обслуживания [17, л. 5]. А в 1981 г. было создано Варьеганское ДРСУ в г. Радужном. «Трест был в то время заказчиком всех строящихся здесь бетонных и грунтовых дорог, «ННДСР» занимался и содержанием этих дорог», – вспоминал управляющий трестом в 1985–2001 гг. П. П. Горн [18, с. 65].

В подобных условиях создавался трест «Сургутнефтедорстройремонт» («СНДСР»). Генеральный директор ПО «Сургутнефтегаз» (1980–1984 гг.), а затем управляющий трестом «СНДСР» А. В. Усольцев вспоминал, что «подрядчиками у нас были мощные

организации, но и они еле успевали строить большие дороги, причем в самом худшем их виде» [19, с. 53]. 13 января 1981 г. Министр нефтяной промышленности Н. А. Мальцев издал приказ о структурных изменениях в Главтюменнефтегазе, согласно которому создавался трест «СНДСР» на базе Сургутского и Ноябрьского УАД [20, л. 14–15]. Приказом по объединению от 11 марта 1981 г. в трест были включены Сургутское и Холмогорское ДРСУ. Кроме того, расширялась зона обслуживания внутрипромысловых и межпромысловых автодорог: дополнительно создавалось Когалымское ДРСУ [21, л. 69–70]. Когалымские автодорожники обеспечивали нефтяникам проезды к Повховскому, Южно-Ягунскому и Вать-Еганскому месторождениям [22].

Структурные преобразования Сургутского УАД в трест связываются участниками тех событий с инициативами министерства и главка. А. В. Усольцев подчеркивал, что «в 1980 г. и возник вопрос: как сохранить бетон и обеспечить беспрепятственный проезд техники по внутрипромысловым дорогам? Дебаты были бурными и шли на уровне министерства. Доказывалось, что асфальт на северных дорогах держаться не будет, предлагали убирать все плиты по старым дорогам – они просели; снова делать «подушку» и перекладывать их» [19, с. 55]. Завершились споры после принятия министром Н. А. Мальцевым волевого решения о закупке асфальтобетонных заводов для треста «СНДСР». Уже в июле 1981 г. Сургутнефтегаз принимал в эксплуатацию первые очереди асфальтобетонного завода Сургутского ДРСУ для производства смесей [23, л. 37].

Существенно изменились условия развития автодорожных трестов в 1983 г., когда на территории ЗСНГК было зафиксировано стихийное бедствие, приведшее к массовому разрушению автодорог с твердым и грунтово-лежневым покрытием. В этой ситуации формировался трест «Юганскнефтедорстройремонт» («ЮНДСР»), образованный приказом Миннефтепрома от 22 ноября 1983 г. на базе Нефтеюганского ДРСУ, с переподчинением Мамонтовского ДРСУ и УМР

новому тресту [24, л. 145–146]. Возглавил трест Н. А. Белявский. С момента создания ремонтно-строительных трестов, нефтяники поручали им решать несвойственные задачи. Автодорожники Миннефтепрома в Тюменской области, как показывают документы и воспоминания участников нефтегазового освоения, участвовали не только в ремонте и эксплуатации автодорог с твердым покрытием, но и в их сооружении. «Мы готовили всю проектно-сметную документацию, финансировали работы и принимали от подрядчиков уже построенные дороги себе на баланс. Мы и сами занимались строительством», – отмечал управляющий трестом «ННДСР» П. П. Горн [18, с. 207].

Данные табл. 1 демонстрируют, что в сургутском тресте «СНДСР» основную протяженность составляли лежневки, второе место занимали автодороги с твердым покрытием, а на третьем находились сезонные автодороги (зимники). Высокое значение лежневек объясняется необходимостью подъездов буровых бригад на площади, разведанные гео-

логами. В условиях повышенной заболоченности Среднего Приобья и отдаленности нефтегазовых месторождений от базовых городов, зимники являлись основной возможностью доставить оборудование и технику. Однако в тресте «ЮНДСР» не все было так определено. Если в 1983 г. автодороги с твердым покрытием превышали протяженность грунтово-лежневых трасс, то в 1984–1985 гг. по протяженности лидировали зимники. По трестам отмечалось снижение протяженности автодорог с твердым покрытием: в 1987 г. по «СНДСР» сокращение на 13,7 % (по сравнению с 1986 г.), и по «ЮНДСР» в 1988 г. – на 11,1 % (по сравнению с 1987 г.), что во многом объясняется передачей ведомственных автодорог на баланс управления «Северавтотрест». Также из таблицы следует, что по трестам ПО «Сургутнефтегаз» и «Юганскнефтегаз» прослеживается тенденция снижения протяженности автодорог с твердым покрытием, которое компенсировалось другими типами автодорог: грунтово-лежневыми и автозимниками.

Таблица 1

Протяженность автодорог по трестам объединений Главтюменнефтегаза (1983–1988 гг.)

Наименование треста, тип автодороги	Годы					
	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Трест «СНДСР», общая протяженность, в км	1 724 (без зимников)	2 036	1 496	1 960	1 991	2 204
С твердым покрытием, в км	625	774	596	743	641	741,5
Грунтово-лежневые, в км	928	1 089	767	1 217	1 350	1 462,7
Автозимники, в км	171	173	103	64	78	59
Трест «ЮНДСР» (до 1982 г. Нефтеюганское УАД, затем до 1984 г. ДРСУ), общая протяженность, в км	1 837	1 208,7	2 166	2 036,2	2 320	2 102
С твердым покрытием, в км	748	529,9	570	625,7	710	631
Грунтово-лежневые, в км	650	680,8	737	854,5	989	1 151
Автозимники, в км	439	1087	859	556	621	320

Примечание: составлено по [14; 48, 49, 50, 51; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58].

Основным производственным показателем ремонтно-строительных трестов ПО «Главтюменнефтегаза» являлся капитальный ремонт бетонных и грунтово-лежневых автодорог. Главным же недостатком автодорог, которые передавал Минтрансстрой и потом ремонтировали тресты Миннефтепрома, являлась ширина дорожного покрытия и обочин для съезда, не обеспечивавших необходимой ин-

тенсивности движения. Следствием этих недостатков выступали участившиеся дорожно-транспортные происшествия (ДТП). К середине 1980-х гг. средняя скорость движения по автодорогам ЗСНГК возрастает до 80 км. Ведомственные автодороги зачастую строились с отклонениями от ГОСТа и принимались с большими недоделками. При капитальном ремонте автодорожные тресты до-

пускали отклонение в технологии производственных работ. Нередко отсутствовало послойное уплотнение под укладку асфальтобетонной смеси. Так, например, в 1984 г. руководство объединения «Сургутнефтегаз» предъявляло требования к тресту «СНДСР» к усилению работ по расширению обочин, ямочному ремонту и борьбе с гололедицей на автодорогах Сургутского района [25, л. 168].

По воспоминаниям водителя Автобазы № 4 Автоводного треста «Главтюменнефтегазстрой» А. В. Масленникова, в 1980-е гг. на бетонках «разъехаться было очень трудно... Если рука набита у водителя, то автомобиль ведешь сразу по самому краю дороги, чтобы не попасть в выбоины, и разъезжаясь впритык со встречным автомобилем зеркало в зеркало» [26].

Территориальное объединение «Севертюменьавтотранс», представлявшее общественный автотранспорт, отмечало, что в ведомственных предприятиях за 11 месяцев 1986 г. произошло 11 ДТП, в которых 20 человек было травмировано, а трое погибло. Одной из причин, по мнению руководства, являлось неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и линейных сооружений на автобусных маршрутах (городских, пригородных, междугородных). Второй причиной в зимний период становилась несвоевременная очистка от снега и наледи. В период гололедицы слабо обрабатывалась противоскользящими средствами проезжая часть [27, л. 22]. Рост ДТП отмечался и на ведомственном автотранспорте Среднего Приобья. Так, в 1985–1986 гг. водителями различных подразделений ПО «Сургутнефтегаз» было совершено 84 ДТП, в результате которых были травмированы 117 человек, а шесть травмировано смертельно [28, л. 170]. В Нефтеюганском районе в этот же период было совершено 46 ДТП, а 58 человек травмировано, в том числе семь погибло. Резюмируя сказанное, отметим, что по основным градообразующим предприятиям и крупнейшим перевозчикам в Сургутском и Нефтеюганском районах было совершено 141 ДТП, 195 человек было травмировано и 16 погибло.

В конце 1980-х гг. в ХМАО резко увеличилось население. Интенсивная урбанизация

территорий ЗСНГК привела к увеличению количества городов и поселков. Так, за период 1979–1989 гг. население округа выросло с 569 до 1268 тыс. человек. Соответственно, межпромысловые автодороги стали выполнять функции сети автодорог общего пользования между городами и поселками округа [11]. Из-за этого в районах нефтегазового освоения вырос уровень ДТП.

Наиболее сильно ведомственные интересы предприятий ЗСНГК сталкивались в городском пространстве. Как отмечали тюменские историки Н. Ю. Гаврилова и В. П. Карпов, наиболее «заметно ведомственный характер застройки проявился при строительстве Сургута...» [29, с. 243]. В сооружении городской инфраструктуры участвовали восемь крупнейших министерств. Так, например, эксплуатацию жилого фонда осуществляли 20 организаций, водозаборных сооружений – 13, связи – 16 предприятий различных ведомств [29, с. 243]. Аналогичная ситуация сложилась при формировании транспортной инфраструктуры г. Сургута. В конце 1970-х – середине 1980-х гг. в городе сложилась группа градообразующих предприятий, где бесспорно лидировали строительно-монтажные и автодорожные тресты нефтяников. В институциональном плане внутриведомственные противоречия не представляли большой проблемы. Однако следует отметить, что в августе 1981 г. генеральный директор ПО «Сургутнефтегаз» А. А. Усольцев утвердил внутриведомственное распределение: все строящиеся и построенные автодороги в зоне селитебной застройки Сургута по титульному списку объединения передавать на баланс треста «Сургутремстрой», а магистральные межпромысловые автодороги – тресту «СНДСР» [30, л. 191]. В 1986 г. за объединением «Сургутнефтегаз» Сургутский горисполком закрепил 46,3 км городских дорог и улиц; за трестом «Сургутнефтегазремстрой» – 14,3 км, «Запсибэнергострой» – 10,1 км, РЭУ «Тюменьэнерго» – 9,5 км, ПО «Обьнефтегазгеология» – 7,1 км и т. д. [31, л. 35–36]. Подобная ведомственная разобщенность сложилась и в г. Нижневартовске. Эксплуатацию и ремонт автодорог осуществляли тресты «СНДСР» и «Нижне-

вартовскремстрой». В 1982 г. эти предприятия начали асфальтирование дорог Нижневартовска [32, с. 106]. Трест «ННДСР» в 1983 г. в Нижневартовске имел на балансе 92 км городских автодорог [33, л. 1]. Привлекаемые организации должны были осуществлять текущий и капитальный ремонт дорожного покрытия, обочин, грейдирование и санитарную очистку городских автомагистралей. При этом им дополнительно поручалось обеспечение стабильного освещения автодорог и содержания дорожных знаков, а также функционирование светофоров.

Ремонтно-строительные тресты нефтяников постоянно наращивали объем капитального ремонта автодорог с твердым и грунтово-лежневым покрытием. Данные таблицы 2 позво-

ляют сделать вывод о том, что тресты «СНДСР» и «ЮНДСР» постепенно наращивали темпы асфальтирования автодорог с железобетонным покрытием, что улучшало качество дорожного покрытия. Объемы асфальтирования в абсолютных показателях по тресту «СНДСР» в 1981–1987 гг. возросли в 28 раз. Трест «ЮНДСР» в Нефтеюганске и Нефтеюганском районе последовательно расширял сеть автодорог с асфальтовым покрытием. Однако в 1988 гг. по тресту «ЮНДСР» темпы автодорожного асфальтирования сокращаются, что было связано с дефицитом нефтебитума и перераспределением объемов работ на межпромысловых автомагистралях между Северавтодором и нефтяниками.

Таблица 2

**Асфальтирование ведомственных автодорог
по трестам объединений Главтюменнефтегаза (1981–1988 гг.)**

Годы	Ед. изм.	Трест «СНДСР» («Сургутнефтегаз»)	Трест «ЮНДСР» («Юганскнефтегаз»)
1981	км	7	–
1982	км	15,5	–
1983	км	60,2	–
1984	км	128,6	60,2
1985	км	170,4	75,2
1986	км	237,8	93,1
1987	км	202,8	92,5
1988	км	140	79,5

Примечание: составлено по [14; 48, 49, 50, 51; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58].

В мае 1985 г. Тюменский обком КПСС инициировал обсуждение вопросов ремонта и эксплуатации ведомственной сети автодорог Миннефтепрома СССР в Тюменской области среди экспертов. По результатам проведенной в г. Тюмени научно-практической конференции «Развитие производительных сил Тюменской области и задачи ускорения научно-технического прогресса» Миннефтепрому и Мингазпрому СССР рекомендовалось осуществить передачу ведомственных автодорог на севере области Минавтодору РСФСР в целях улучшения их проектного обеспечения, строительного контроля и эксплуатации независимо от ведомственной принадлежности [34, л. 131]. Партийно-правительственное постановление от 20 августа

1985 г. «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986–1990 гг.» определило нефтяникам, газовикам и автодорожникам Минтранстроя разработать комплекс мероприятий по преобразованию ведомственной сети автодорог в сеть общего пользования [35, л. 7–8].

Фактически реализация процесса передачи автодорог начинается в феврале 1987 г., когда совместным приказом Миннефтепрома СССР и Минавтодора РСФСР от 24 февраля 1987 г. «О приемке-передаче ведомственных автомобильных дорог в сеть автодорог общего пользования Тюменской области» было запланировано формирование управления «Северавтодор» в г. Сургуте (с 01.07.1987 г. в составе ПРСО «Тюменавтодор»). Управле-

ние было образовано приказом Минавтодора РСФСР от 22 июля 1987 г. В его составе создавались районные дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ) в Сургуте, Нижневартовске и районе п. Мамонтово¹. Управление подготавливалось к приемке ведомственных автодорог нефтяников. Общая протяженность передаваемых ведомственных автодорог составляла 1743 км. В 1987 г. планировалось передать 620 км автодорог, сконцентрированных в районах Среднего Приобья. В объединенном приказе от 24 февраля 1987 г. тем не менее никак не регламентировался порядок передачи внутригородских ведомственных автодорог [36, л. 153]. Фактически управление «Северавтодор» в 1987 г. получило от нефтяников на свой баланс 608 км автодорог [37, л. 182].

Передаваемые автодороги имели массу недостатков. Заместитель начальника управления «Северавтодор» в 1988–1990 гг. В. А. Бец вспоминал о сети дорог, представленной нефтяниками к передаче: «За исключением нескольких сот километров, это были, не в обиду будет сказано прежним строителям, не дороги, а своего рода пролазы к местам добычи нефти. Пришлось не один год заниматься их реконструкцией: доводить ширину проезжей части с шести до восьми метров, плиты перекрывать асфальтобетоном, отсыпать обочины, ликвидировать провалы» [38, с. 97].

В конце 1980-х гг., по данным управления «Северавтодор», на территории ХМАО сохранялся высокий уровень ДТП. Основной причиной ДТП являлись дорожные условия (ширина дорожного покрытия и состояние обочин). В 1987–1989 гг. было зафиксировано 142 ДТП, в 1990–1992 гг. – 151 ДТП [39, с. 11]. В 1989 г. Сургутский райисполком отмечал рост аварийности на автомагистралях района в связи с увеличением количества автотранспорта и неудовлетворительным состоянием их содержания: «дороги заужены, обочины не укреплены, техники для очистки и содержания дорог явно недостаточно» [40, л. 30]. Возможно, по этой причине с 1988–1989 гг. в управлении «Северавтодор» последовательно сменяются два начальника

управления – Г. Н. Морозов и В. В. Синянский. В сентябре 1990 г. на должности начальника Производственного проектно-ремонтно-строительного объединения (ППРСО) «Северавтодор» был утвержден В. А. Бец (в 1994 г. он возглавил вновь созданный Дорожный департамент ХМАО) [39, с. 11].

В мае 1989 г. председатель Сургутского райисполкома Ю. В. Неёлов предлагал Тюменскому облисполкому сконцентрировать налоговые отчисления предприятий Сургута и Сургутского района по указу Президиума Верховного Совета СССР от 21.03.1988 г. «Об отчислении средств колхозами, совхозами, промышленными, транспортными, строительными и другими предприятиями на строительство и ремонт автомобильных дорог» в районном бюджете. По его мнению, Сургутский райавтодор управления «Северавтодор» получает недостаточно средств на расширение обочин межпромысловых автодорог, включенных в сеть автодорог общего пользования [41, л. 116].

Генеральный директор ПО «Сургутнефтегаз» В. Л. Богданов настаивал на том, что нужно прекратить практику изъятия средств из Сургутского района и направления их Тюменавтодору. Он полагал, что необходимо перераспределять отчисления от предприятий района пропорционально по тем организациям, которые имеют на балансе межпромысловые автодороги. Руководство объединения такой подход к решению проблемы объяснял тем, что Тюменавтодор содержит 193 км дорог в Сургутском районе, а Сургутнефтегаз содержит 741 км магистральных (межпромысловых) автодорог, которыми пользуются все владельцы транспортных средств Сургутского района [42, л. 153–154]. ПО «Нижневартовскнефтегаз» в своем отчете за 1990 г. отмечало, что «Нижневартовскому райавтодору на ремонт и содержание дорог в нашем районе выделено всего 4,6 млн руб.» [43, л. 102]. Хотя в 1990 г. нижневартовские нефтяники перечислили Минавтодору 12,7 млн руб.

Следовательно, нефтегазовые предприятия стремились перераспределить финансирование по ремонту и эксплуатации автодорог в связи с тем, что, во-первых, межпромысловые автодороги фактически стали пред-

¹ До 1990 г. их в документах именуют райавтодорами

ставлять сеть автодорог общего пользования, во-вторых, структуры Минавтодора РСФСР в ХМАО (Северавтодор) не имели права распоряжаться поступающими средствами по указу Президиума Верховного Совета СССР от 21.03.1988 г. Решающую роль в распределении финансирования имела вышестоящая инстанция – ПРСО «Тюменавтодор». В-третьих, бездорожье и тяжелые дорожные условия создавали трудности для подъезда бригад к объектам нефтедобычи.

Однако Тюменский облисполком отмечал, что нефтегазовые ведомства Главтюменнефтегаза получают централизованное финансирование, и это не предполагает компенсации по вопросам ремонта автодорог и перераспределения поступающих средств в ПРСО «Тюменавтодор». Облисполком подчеркивал, что финансирование, поступающее Тюменавтодору, направлено на развитие сети автодорог не только на севере области, но и на юге Тюменской области, где требовалось связать транспортным сообщением центральные усадьбы совхозов и колхозов с районными центрами [44, л. 148].

Практика налоговых отчислений от предприятий ХМАО на баланс Тюменавтодора формально прекращается в ноябре 1990 г. в связи с упразднением Минавтодора и образованием на его базе концерна «Росавтодор». Ханты-Мансийский окрисполком решением от 16 ноября 1990 г. преобразовывает ППРСО «Северавтодор» в самостоятельное предприятие окружного подчинения. Отныне все поступающие отчисления на строительство, капитальный ремонт и эксплуатацию автодорог от предприятий и организаций округа были сконцентрированы на счете ППРСО «Северавтодор» [45, л. 182]. Хотя Тюменский облисполком всячески хотел приостановить процесс деления бюджета Тюменавтодора и направлял письма в Ханты-Мансийский окрисполком о незаконном отвлечении средств окружными властями по указу Президиума Верховного Совета СССР. Но в марте 1991 г. Северавтодор фактически выходит из состава ПРСО «Тюменавтодор». Его вхождение в концерн «Росавтодора» предоставило управлению право, как окружному предприя-

тию, напрямую распределять финансирование на проектирование, строительство, ремонт и эксплуатацию автодорог по районам ХМАО.

В условиях преодоления ведомственной разобщенности по вопросам ремонта и эксплуатации автодорог, а также разногласий региональных, окружных и районных властей Тюменской области рождается концепция формирования окружной сети автодорог общего пользования. 5 июля 1991 г. председатель Ханты-Мансийского окрисполкома А. В. Филипенко подписал решение об утверждении опорной сети автодорог с твердым покрытием в ХМАО. Центральное место в опорной сети занимали следующие магистральные автодороги уже федерального значения, проходившие через Среднее Приобье: 1) Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск (748 км, включая часть автодороги Тобольск – Южный Балык – Сургут по Нефтеюганскому району – 61 км); 2) Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск (573 км); 3) Сургут – Когалым – Новый Уренгой (по территории округа 283 км) [46, л. 87–88].

Формирование опорной сети автодорог общего пользования было призвано ускорить приемку-передачу транспортных коммуникаций и придорожной инфраструктуры от нефтяников. Основой развития сети автодорог становится принцип их строительства не «от месторождения к месторождению», а «от города к городу – человека к человеку». Позднее, губернатор ХМАО А. В. Филипенко, вспоминая период нефтегазового освоения, отмечал: «Еще недавно мы строили дороги от месторождения к месторождению, сегодня наши дороги соединяют красивые, современные, благоустроенные города» [47].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в конце 1970-х – середине 1980-х гг. нефтяники играли определяющую роль в формировании сети межпромысловых и внутрипромысловых автодорог, а также городской транспортной инфраструктуры. Организационно-технические мероприятия Миннефтепрома СССР и Главтюменнефтегаза в Среднем Приобье позволили создать ремонтно-строительные тресты и приступить

к модернизации сети ведомственных автодорог. Миннефтепром, в отличие от профильных министерств (Минтрансстрой СССР, Минавтодор РСФСР), сформировал собственный подход к транспортному освоению территории. Автодорожники ПО «Главтюменнефтегаза» осуществляли капитальный ремонт железобетонных автодорог, их асфальтирование. Кроме того, они содержали зимники и грунтово-лежневые автодороги.

В конце 1980-х гг. основную роль в ремонте и эксплуатации автодорог стало играть ПРСО «Тюменавтодор» и его подразделение в ХМАО – «Северавтодор». Нефтяники активно лоббировали свои интересы, отстаивая возможность перераспределения источников финансирования по ремонту и эксплуатации магистральных автодорог, находившихся на балансе производственных объединений Главтюменнефтегаза. Районные власти стремились аккумулировать средства в бюджете своей территории. Окружные власти ХМАО с конца 1980-х гг. проводили политику формирования самостоятельных предприятий, независимых от областного центра в автодорожной отрасли. Региональные власти (Тю-

менский обком КПСС, облисполком), не идя на поводу ведомственных интересов, отдавали предпочтение интересам всей Тюменской области и отмечали возможность передачи ведомственных автодорог в сеть автодорог общего пользования. В условиях «перестройки» хозяйственного механизма и структурных преобразований в отраслевых министерствах, окружные власти ХМАО санкционировали создание самостоятельного предприятия окружного подчинения «Северавтодор», где стали концентрироваться все средства по строительству, ремонту и эксплуатации автодорог.

В 1989–1991 гг., являясь председателем Ханты-Мансийского окрисполкома, и впоследствии первым главой Администрации и губернатором ХМАО, А. В. Филипенко стремился учитывать, прежде всего, интересы округа, где вопросы бездорожья довольно остро ощущались местным населением. Соответственно управлению «Северавтодор» в 1990 г. были приданы функции окружного заказчика и координатора всех строительно-монтажных работ на автомагистралях, включенных в опорную сеть автодорог Ханты-Мансийского округа.

Список источников

1. Грегори П. Политическая экономия сталинизма. М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН); Фонд Первого Президента России Б. Н. Ельцина 2008. 400 с.
2. Карпов В. П. О стратегии создания ЗСНГК (исторический аспект) // Известия высш. учеб. заведений. Нефть и газ. 2006. № 6. С. 102–104.
3. Колева Г. Ю. Стратегия развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1960–1980-е гг.) // Вестн. Томск. гос. ун-та. 2007. № 300-1. С. 34–48.
4. Тимошенко А. И. Особенности государственного управления в Арктике в 1920–1980-е гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2014. № 4. С. 41–45.
5. Колева Г. Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989). Тюмень : ТюмГНГУ, 2006. 184 с.
6. Прищепа А. И. Преодоление инерции ведомственности в градостроении и формировании социального пространства Сургута // Сибирские строители: события и судьбы. Сб. ст. Всерос. науч. конф. г. Сургут, СурГУ, 25-26 ноября 2016 г. Курган : Курган. Дом печати 2017. С. 342–350.
7. Стась И. Н. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири // Вестн. Томск. гос. ун-та. 2013. № 375. С. 102–105.

References

1. Gregory P. The Political Economy of Stalinism. Moscow : Political Encyclopedia (ROSSPEN) : Fond Pervogo Prezidenta Rossii B. N. Eltsina, 2008. 400 p. (In Russian).
2. Karpov V. P. O strategii sozdaniia ZSNGK (istoricheskii aspekt) // Oil and Gas Studies . 2006. No. 6. P. 102–104. (In Russian).
3. Koleva G. Yu. Strategy of Development of West-Siberian Oil-And-Gas Complex (1960–1980) // Tomsk State University Journal of History. 2007. No. 300-1. P. 34–48. (In Russian).
4. Timoshenko A. I. Specific Features of Public Administration in the Arctic in the 1920s-1980s. // Humanitarian Sciences in Siberia. 2014. No. 4. P. 41–45. (In Russian).
5. Koleva G. Yu. Dobyvaiushchie otrasli Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa (1977–1989). Tyumen : TyumGNGU, 2006. 184 p. (In Russian).
6. Prishchepa A. I. To Overcome the Inertia of Departmental Divisions in Urban Planning and the Formation of Social Space Surgut // Sibirskie stroiteli: sobytiia i sudby : Collection of Articles from the Russian Scientific Conference. Kurgan : Kurganskij Dom Pechati 2017. P. 342–350. (In Russian).
7. Stas I. N. Conflict of Interests in the Urban Development of Oil-Producing Areas in Western Siberia

8. Некрасов В. Л., Хромов Е. А. Партийные, региональные и ведомственные группы интересов в формировании политики освоения Западно-Сибирской нефтегазовой провинции (1961–1965 гг.) // Вестн. Томск. гос. ун-та. История. 2008. № 2 (3). С. 45–53.
9. Веселов С. И. Формирование и тенденции развития автодорожных ремонтно-строительных организаций на севере Тюменской области (1960-е – середина 1980-х гг.): проблемы взаимодействия и ведомственности // Общество: философия, история, культура. 2022. № 4. С. 113–120.
10. Инструкция по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов Западной Сибири: ВСН 26-80 / М-во нефтяной промышленности. Согласовано с Госстроем СССР от 7.05.1979 г. Тюмень : б. и., 1981. 113 с.
11. Табаков Н. В. На решающих направлениях // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень: Поиск, 2004. С. 224–245.
12. Аганбегян А., Ибрагимова З. Сибирь не понаслышке. М. : Молодая гвардия, 1981. 241 с.
13. Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН). Ф. 126. Оп. 1. Д. 67. Л. 298.
14. Муниципальный архив г. Сургута (МАГС). Ф. 137. Оп. 1. Д. 108.
15. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 104.
16. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 223.
17. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 407.
18. Герои Самотлора / гл. ред.: Э. Осипян. Б. м.: б. и., 2015. 240 с.
19. Коваленко Е. П. Главная дорога: посвященная 25-летию треста «Сургутнефтедорстройремонт» ОАО «Сургутнефтегаз». Сургут : Нефть Приобья, 2006. 251 с.
20. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 579.
21. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 211.
22. Анатольев А. Дороги к нефти // Ленинская правда. 1983. 25 марта. № 59. С. 1.
23. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 214.
24. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 973.
25. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 535.
26. Полевой материал автора. Веселов С. И. : интервью с А. В. Масленниковым : записано 01.10.2022 г.
27. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 814. Оп. 1. Д. 7261.
28. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 767.
29. Гаврилова Н. Ю., Карпов В. П. Жилищно-гражданское строительство в районах нового промышленного освоения Севера Западной Сибири (1964–1985 гг.) // Налоги, инвестиции, капитал. 2002. № 1–2. С. 238–244.
30. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 214.
31. МАГС. Ф. 3. Оп. 1. Д. 352.
32. Нижневартовск: прошлое и настоящее : моногр. / под общ. ред. проф. Л. В. Алексеевой. Нижневартовск: Изд-во НВГУ, 2017. 244 с.
33. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1104.
34. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области. Ф. 124. Оп. 1. Д. 8202.
- (1960s–1970s) // Tomsk State University Journal of History. 2013. No. 375. P. 102–105. (In Russian).
8. Nekrasov V. L., Khromov E. A. The Party, Regional, Corporative Groups of Interests at Planning of Development of West Siberian Oil and Gas Province (1961–1965) // Tomsk State University Journal of History. 2008. No. 2 (3). P. 45–53. (In Russian).
9. Veselov S.I. Formation and Tendencies of the Development of Road Repair Organizations in the North of the Tyumen Region (1960–1980): Problems of Interaction and Convergence // Society: Philosophy, History, Culture. 2022. No. 4. P. 113–120. (In Russian).
10. Instruktssiia po proektirovaniu avtomobilnykh dorog neftianyykh promyslov Zapadnoi Sibiri: VSN 26-80 / M-vo neftianoi promyshlennosti. Soglasovano s Gosstroem SSSR ot 7.05.1979 g. Tyumen : sine nomine, 1981. 113 p. (In Russian).
11. Tabakov N. V. Na reshaiushchikh napravleniiakh // Dorogi Yugry: proshloe, nastoiashchee, budushchee. Tyumen : Publishing House “Poisk”, 2004. P. 224–245. (In Russian).
12. Aganbegian A., Ibragimova Z. Sibir ne ponaslyshke. Moscow : Publishing House “Molodaia gvardiia”, 1981. 241 p. (In Russian).
13. Arkhivnyi otdel Administratsii g. Nizhnevartovska (AOAGN). F. 126. Op. 1. D. 67. (In Russian).
14. Munitsipalnyi arkhiv goroda Surguta (MAGS). F. 137. Op. 1. D. 108. (In Russian).
15. AOAGN. F. 126. Op. 1. D. 104. (In Russian).
16. AOAGN. F. 126. Op. 1. D. 223. (In Russian).
17. AOAGN. F. 126. Op. 1. D. 407. (In Russian).
18. Geroi Samotlora / publ. ed.: E. Osipian. Sine loco : sine nomine, 2015. 240 p. (In Russian).
19. Kovalenko E. P. Glavnaia doroga: posviashch. 25-letiiu tr. “Surgutneftedorstroiremont” OAO “Surgutneftegaz”. Surgut : Neft Priobia, 2006. 251 p. (In Russian).
20. AOAGN. F. 126. Op. 1. D. 579. (In Russian).
21. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 211. (In Russian).
22. Anatolev A. Dorogi k nefti // Leninskaiia pravda. 1983. 25 March. No. 59. P. 1. (In Russian).
23. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 214. (In Russian).
24. AOAGN. F. 126. Op. 1. D. 973. (In Russian).
25. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 535. (In Russian).
26. Polevoi material avtora. Veselov S. I. : Interview with A. V. Maslennikov. 2022. (In Russian).
27. Gosudarstvennyi arkhiv Tyumenskoi oblasti (GATO). F. 814. Op. 1. D. 7261. (In Russian).
28. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 767. (In Russian).
29. Gavrilova N. Iu., Karpov V. P. Zhilishchno-grazhdanskoe stroitelstvo v raionakh novogo promyshlennogo osvoeniia Severa Zapadnoi Sibiri (1964–1985 gg.) // Nalogi, investitsii, kapital. 2002. No. 1–2. P. 238–244. (In Russian).
30. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 214. (In Russian).
31. MAGS. F. 3. Op. 1. D. 352. (In Russian).
32. Nizhnevartovsk: proshloe i nastoiashchee : Multi-Author Monograph / under the general editorship of prof. L. V. Alekseeva. Nizhnevartovsk : Publishing House NVGU, 2017. 244 p. (In Russian).

35. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799.
36. Иванов О. В., Иваненко А. С. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень : Слово, 1999. С. 142.
37. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1605.
38. ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1122.
39. Бец В. А. Дороги – это и наше настоящее, и наше будущее // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Тюмень : Поиск, 2004. С. 89–105.
40. Государственное унитарное предприятие «Север-автодор»: 15 лет в движении. Ханты-Мансийск : б.и., 2002. 30 с.
41. МАГС. Ф. 1. Оп. 1. Д. 665.
42. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633.
43. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633.
44. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1977.
45. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633.
46. Казенное учреждение «Государственный архив Югры» (КУ ГАЮ). Ф. 1. Оп. 1. Д. 1764.
47. КУ «ГАЮ». Ф. 1. Оп. 1. Д. 1828.
48. Губернатор Югры поздравляет строителей // Тюменская линия. 2002. 8 августа. URL : <https://t-l.ru/62336.html> (дата обращения: 13.11.2022).
49. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 485.
50. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 662.
51. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 767.
52. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 709.
53. МАГС. Ф. 137. Оп. 1. Д. 780.
54. Отдел по делам архивов департамента по делам Администрации г. Нефтеюганска (ОпДАДпДАГН). Ф. 48. Оп. 1. Д. 781. Л. 184.
55. ОпДАДпДАГН. Ф. 97. Оп. 1. Д. 9.
56. ОпДАДпДАГН. Ф. 97. Оп. 1. Д. 31.
57. ОпДАДпДАГН. Ф. 97. Оп. 1. Д. 44.
58. ОпДАДпДАГН. Ф. 97. Оп. 1. Д. 64.
59. ОпДАДпДАГН. Ф. 97. Оп. 1. Д. 76.
33. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1104. (In Russian).
34. Gosudarstvennyi arkhiv sotsialno-politicheskoi istorii Tiimenskoi oblasti. F. 124. Op. 1. D. 8202. (In Russian).
35. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1799. (In Russian).
36. Ivanov O. V., Ivanenko A. S. Istoriia avtomobil'nykh dorog Tyumenskoy oblasti. Tyumen': Slovo, 1999. P. 142. (In Russian).
37. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1605. (In Russian).
38. ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1. Д. 1122. (In Russian).
39. Bets V. A. Dorogi – eto i nashe nastoiashchee, i nashe budushchee // Dorogi Yugry: proshloe, nastoiashchee, budushchee. Tyumen : Publishing House "Poisk", 2004. P. 89–105. (In Russian).
40. Gosudarstvennoe unitarnoe predpriatie «Severavtodor»: 15 let v dvizhenii. Khanty-Mansiysk : sine nomine, 2002. 30 p. (In Russian).
41. MAGS. F. 1. Op. 1. D. 665. (In Russian).
42. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. (In Russian).
43. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. (In Russian).
44. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1977. (In Russian).
45. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7633. (In Russian).
46. Kazennoe uchrezhdenie "Gosudarstvennyi arkhiv Yugry" (KUGAYu). F. 1. Op. 1. D. 1764. (In Russian).
47. KUGAYu. F. 1. Op. 1. D. 1828. (In Russian).
48. Gubernator Yugry pozdravliaet stroitelei // Tiimenskaia liniia. 2002. 8 August. URL: <https://t-l.ru/62336.html> (accessed: 13.11.2022). (In Russian).
49. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 485. (In Russian).
50. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 662. (In Russian).
51. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 767. (In Russian).
52. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 709. (In Russian).
53. MAGS. F. 137. Op. 1. D. 780. (In Russian).
54. Otdel po delam arkhivov departamenta po delam Administratsii g. Nefteuganska (OpDADpDAGN). F. 48. Op. 1. D. 781. (In Russian).
55. OpDADpDAGN. F. 97. Op. 1. D. 9. (In Russian).
56. OpDADpDAGN. F. 97. Op. 1. D. 31. (In Russian).
57. OpDADpDAGN. F. 97. Op. 1. D. 44. (In Russian).
58. OpDADpDAGN. F. 97. Op. 1. D. 64. (In Russian).
59. OpDADpDAGN. F. 97. Op. 1. D. 76. (In Russian).

Информация об авторе

С. И. Веселов – кандидат исторических наук, старший преподаватель.

Information about the author

Sevostyan I. Veselov – Candidate of Sciences (History), Senior Lecturer.