

УДК 625(091)(571.12)

DOI 10.34822/2312-377X-2020-2-50-54

Веселов С. И.
Veselov S. I.

**ИЗ ИСТОРИИ ОБСУЖДЕНИЯ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ
ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ
(ПО МАТЕРИАЛАМ ТЮМЕНСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ 1969 г.)**

**FROM THE HISTORY OF DISCUSSION OF THE MAIN DIRECTIONS
OF TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE NORTH OF WESTERN SIBERIA
(BASED ON THE MATERIALS OF THE TYUMEN CONFERENCE IN 1969)**

В статье анализируется роль проведенной в 1969 г. в Тюмени конференции по проблемам развития и размещения производительных сил в формировании стратегии транспортного освоения нефтегазоносных районов Западной Сибири. Акцентируется внимание на основных позициях участников конференции по вопросам транспортного строительства. Дискуссия рассматривается в контексте ситуации, сложившейся во второй половине 1960-х гг. в дорожно-строительной отрасли севера Тюменской области.

The article analyzes the role of the conference in Tyumen, 1969, on the problems of development and deployment of productive forces in shaping the strategy of transport development of oil and gas-bearing regions in Western Siberia. Attention is focused on the main positions of the conference participants on transport construction. The discussion is considered in the context of the situation that developed in the second half of the 1960s in the road construction industry in the North of the Tyumen Oblast.

Ключевые слова: транспортное освоение, нефтегазоносные районы, Тюменский обком КПСС, Миннефтедобычи СССР, Минтрансстрой СССР.

Keywords: transport development, oil and gas-bearing areas, Tyumen Oblast Committee of the Communist Party of the Soviet Union, Ministry of Oil Industry of the USSR, Ministry of Transport Construction of the USSR.

Начало освоения нефтегазовых месторождений потребовало строительства и создания сети автомобильных дорог круглогодичного действия. Опыт нефтегазового освоения севера Тюменской области продемонстрировал, что провести разработку и ввод в промышленную эксплуатацию месторождений только с помощью сезонных путей сообщения (зимников и грунтово-лежневых дорог) не удастся. Их сооружением занимались дорожно-строительные предприятия Министерства нефтедобывающей промышленности СССР (Миннефтедобычи).

Нефтегазоносные районы Западной Сибири отличались низкой среднегодовой температурой. Наиболее холодным месяцем являлся январь, абсолютный минимум температуры наблюдался в феврале (-55°C). В таких климатических условиях требовалось учитывать специфику региона в ходе строительства транспортных коммуникаций [1, с. 13]. Северные районы Западной Сибири имеют густую речную сеть. Крупнейшей водной артерией является река Обь. Ограниченность навигационного периода не позволяла использовать водный транспорт круглогодично. Продолжительность активной навигации в Ханты-Мансийске составляла 176 дней, в Сургуте – 158, Салехарде – 130 [2, с. 93]. Поэтому в 1960-е годы главным средством транспортировки грузов на дальние расстояния в этом районе являлся речной транспорт, обеспечивавший основной объем перевозок [3, с. 62].

Вследствие указанных особенностей навигации речного транспорта, отсутствия сети автодорог требовалось решить проблему транспортного обеспечения нефтегазоносных районов Западной Сибири. Создание крупного территориально-производственного комплекса не представлялось возможным без круглогодичных транспортных коммуникаций. Начало до-

рожно-строительной эпопеи на севере Тюменской области было положено известным партийно-правительственным постановлением от 4 декабря 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области». В рамках этого документа планировалось строительство железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут, а также параллельно ей и автомагистрали. Для возведения автодорожной части этой схемы в феврале 1965 г. начинают формироваться строительные подразделения Гострансстроя СССР (управления № 904 и 905). При этом центрами пионерного транспортного освоения стали Сургут и Урай. Таким образом, в этих поселениях появились специалисты, призванные преодолеть бездорожье нефтегазоносных районов [4, с. 87–88]. В этой связи возникает вопрос: с чем же был связан медленный процесс создания организаций дорожных строителей? На наш взгляд, причиной затягивания являлись структурные преобразования в промышленности и строительном комплексе СССР (смена системы совнархозов на отраслевой принцип управления экономикой – министерства).

В 1965 г. началось строительство железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Задачи ее сооружения были возложены на коллектив управления «Тюменьстройпуть» [5, с. 4]. Одновременно с этими событиями в ноябре 1965 г. был образован автодорожный трест «Тюменьдорстрой» в системе Министерства транспортного строительства СССР (Минтрансстрой), назначенный подрядчиком по строительству автодорог и аэродромов для нефтедобывающей промышленности Тюменской области [6, л. 14].

В условиях формирования предприятий и продолжавшегося определения дальнейших перспектив нефтегазовой промышленности стал складываться курс на создание сети ведомственных автодорог, получивший отражение в решениях центральных, региональных партийных и советских органов власти. Однако проблема транспортного освоения нефтегазоносных территорий нуждалась в более детальной проработке. Для дорожных строителей и научных организаций оставались открытыми следующие вопросы: насколько оправдано сооружение сети автодорог с твердым покрытием в заболоченных районах, а также с каким типом покрытия должны быть автомагистрали – с грунтово-профилированным или же с капитальным. В 1930–1950-х гг. сходные задачи стояли перед Волго-Уральским нефтедобывающим районом. Например, в Башкирии транспортная инфраструктура создавалась гораздо быстрее: только за один год к 1 октября 1934 г. была построена железная дорога Уфа – Ишимбаево общей протяженностью 177 км [7, с. 132].

На севере Западной Сибири в первую очередь требовалось определиться с общей стратегией транспортного освоения. По подсчетам ученых Сибирского отделения АН СССР, при небольших объемах перевозок (до 100–150 тыс. т в год) на расстояния малой и средней дальности (до 500 км) экономически целесообразно было использовать автомобильный транспорт. А на дистанциях свыше 500 км был эффективен железнодорожный транспорт [8, с. 179]. Учитывая эти подсчеты, транспортное строительство в Тюменской области должно было ориентироваться на комплексное развитие всех видов магистрального транспорта.

Для решения вышеуказанных вопросов руководство Тюменской области провело 15–18 марта 1969 г. научно-техническую конференцию по проблемам развития и размещения производительных сил в области. Историки, изучающие Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс (далее – ЗСНГК), обращают внимание преимущественно на градостроительный аспект конференций, проходивших в Тюмени в 1966–1969 гг. и оказавших существенное влияние на формирование стратегии расселения и строительства крупных городов. Прежде всего, следует отметить исследования Н. Ю. Гавриловой, А. И. Прищепы, Г. Ю. Колевой и И. Н. Стася [9–12]. Однако дискуссии по проблемам транспортного освоения северных территорий не являлись предметом специального исследования.

Материалы Тюменской конференции 1969 г. дают наглядное представление о ходе обсуждения и позиции региональных властей, хозяйственных ведомств и ученых по вопросам строительства транспортной инфраструктуры. Представитель Госплана СССР, академик Н. Н. Некрасов предложил искать более эффективные методы проектирования автодорог, вырабатывать рациональные способы их строительства на Севере по примеру Канады, кото-

рой удалось снизить расходы на сооружение автодорог в северных и южных районах в 1,2–1,5 раза [13, с. 40]. Он писал, что «проблема дорог – это одна из главных, основных проблем. Но если мы будем строить дороги с такой капиталоемкостью, и не будем изыскивать способов, путей к решению снижения стоимости дорог в северных условиях, то дела у нас пойдут либо очень медленно, а во многих случаях мы испугаемся тех цифр, которые нам предложат транспортники и дороги строить не будем» [13, с. 40].

Другой докладчик из Института комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР В. И. Петров предложил сделать упор на развитие транспортных перевозок по центральной железнодорожной магистрали Тюмень – Тобольск – Сургут, на которую бы опирались все остальные виды транспорта, в том числе автомобильный и речной. «Через пункты перевалки, – писал В. И. Петров, – в местах пересечения железной дорогой речных магистралей они могут питать речную транспортную сеть» [14, с. 105].

Однако поиск проектных решений по строительству автодорог пошел по пути, предложенному академиком Н. Н. Некрасовым, – рационализации и сокращения стоимости возведения земляного полотна на заболоченных территориях. Архивные материалы свидетельствуют, что приоритетными направлениями исследований в институте «Гипротюменнефтегаз» являлись научно-технические разработки, связанные с проектированием и строительством земляного полотна автодорог на слабых основаниях (т. е. на торфе), что было актуально для Ханты-Мансийского национального округа [15, л. 1]. Так, например, публикации специалистов «Гипротюменнефтегаза» начала 1970-х гг. в научно-техническом сборнике «Проблемы нефти и газа Тюмени» показывают, что к удешевлению строительства автодорог приводило использование торфа в основании земляного полотна (на «плавающей насыпи»), рациональные варианты отсыпки на минеральный грунт, применение методов гидромеханизации при возведении нижнего слоя внутрипромысловых и межпромысловых автодорог [16–17].

Однако не стоит отрицать версию транспортного освоения, предложенную представителем ИКТП при Госплане СССР. На протяжении 1960–1980-х гг. можно проследить ситуацию, спрогнозированную В. И. Петровым, когда при доставке строительных материалов, оборудования и иных грузов на Север применялись смешанные перевозки: железнодорожные, водные и автомобильные. В перспективе ситуация кардинально изменилась после завершения строительства в декабре 1991 г. автодороги Тобольск – Южный Балык с выходом на Нефтеюганск и Сургут, соединившей северную и южную части Тюменской области [18, л. 4]. Тем не менее непрерывность движения транспорта с южной части области на север и северо-восток через Нефтеюганск и Сургут не была обеспечена. В это время связность территории обеспечивалась паромной переправой через р. Обь. Как известно, автомобильный мост в районе Сургута был сдан в эксплуатацию в октябре 2000 г., что в конечном итоге позволило объединить восточную, северо-восточную и северную часть Ханты-Мансийского автономного округа с дальнейшим включением некоторых городов Ямало-Ненецкого автономного округа в систему постоянного (круглогодичного) автодорожного сообщения (Ноябрьск, Муравленко и Новый Уренгой).

Возвращаясь к большой дискуссии, развернувшейся на конференции 1969 г., следует отметить, что главной проблемой становились и темпы строительства автодорог на севере Тюменской области. В 1966–1968 гг. трест «Тюменьдорстрой» не справлялся с плановыми показателями освоения территорий. Согласно постановлению ЦК КПСС и правительства СССР от 3 февраля 1966 г. «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966–1970 годы» задачей Минтрансстроя СССР являлось строительство 300 км автодорог с твердым покрытием для предприятий Миннефтедобычи [19, л. 60]. Однако к 1 января 1969 г. было введено в эксплуатацию всего 58 км автодорог [20, л. 64].

Позицию Миннефтедобычи СССР по вопросу транспортного освоения на конференции обозначил заместитель министра Р. Ш. Мингареев. Он связывал решения проблем автодорожного строительства, прежде всего, с руководством транспортных строителей. По его мнению, требовались решительные меры Минтрансстроя в отношении предприятий и ведомств, занимавшихся сооружением наземной транспортной инфраструктуры Тюменской области, так как повышались трудности освоения высокодебитных месторождений в условиях бездорожья [21,

с. 70]. Участниками конференции назывались также конкретные проблемы, препятствующие ускорению строительства транспортных коммуникаций: 1) отставание в развитии материально-технической базы; 2) неэффективное управление транспортом [14, с. 103].

Мнение региональных властей по вопросам транспортного строительства озвучил первый секретарь Тюменского обкома КПСС Б. Е. Щербина. Он отмечал позитивные сдвиги в строительстве взлетно-посадочных полос с твердым покрытием в тюменских аэропортах, развитии речного транспорта. Однако расширение сети автодорог осуществлялось медленными темпами [22, с. 6–7]. По мнению Б. Е. Щербины, ИКТП при Госплане СССР было необходимо разработать единую транспортную схему строительства сети автодорог в области на ближайшие 15–20 лет. По нашим данным, его предложение было реализовано только к началу 1983 г., когда Госплан СССР разработал и разослал властям Тюменской области предварительный вариант схемы транспортной системы ЗСНГК «О развитии в Западной Сибири сети автомобильных дорог, железнодорожного и водного транспорта» [23, л. 48–51].

Подводя итог, можно утверждать, что во второй половине 1960-х гг., ввиду отсутствия конкретной стратегии транспортного освоения, строительство автодорог приобретало явно ведомственный характер, когда нефтегазодобывающие министерства решали преимущественно производственные задачи в освоении месторождений без учета социального значения строящихся коммуникаций (расселение, возможность свободного и беспрепятственного перемещения рабочих к месту работы, отдыха и т. д.). Идеи, высказанные на конференции в Тюмени в 1969 г., частично воплотились в транспортном освоении территории автономных округов. Рекомендации участников конференции по совершенствованию проектирования автодорог, и особенно по вопросам разработки рациональных конструкций земляного полотна и усовершенствования твердого покрытия, сыграли важную роль в активизации данных работ. На конференции представители Госплана СССР рекомендовали министерствам и ведомствам наращивать научно-исследовательские работы в транспортном строительстве: автодорожном, железнодорожном и аэродромном.

Впрочем, на формировании узковедомственной стратегии строительства круглогодичных путей сообщения в конце 1960-х гг. отразилась неопределенность в ситуации с запасами нефти и газа. Позиция нефтегазодобывающих ведомств определялась стремлением решать вопросы транспортного строительства директивными мерами, оказывая давление на подрядчиков – транспортных строителей. Однако Минтрансстрой планировал на начальном этапе укрепить материально-техническую базу дорожно-строительных трестов и организовать бесперебойные поставки строительных материалов. Региональные власти, признавая низкие темпы возведения коммуникаций, видели первоочередную необходимость в разработке стратегии комплексного транспортного освоения Тюменской области.

Литература

1. Белорусов Д. В., Боксерман Ю. И., Догаев Ю. М., Я. М. Каган и др. Освоение нефтяных месторождений Западной Сибири. М. : Недра, 1972. 182 с.
2. Будьков С. Т. Тюменский меридиан: ресурсы, проблемы, перспективы. Свердловск : Сред.-Урал. кн. изд-во, 1982. 144 с.
3. Карпов В. П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень : ТюмГНГУ, 2005. 316 с.
4. Веселов С. И. Организация системы управления автодорожным строительством на севере Западной Сибири в 1960-е – начале 1990-х гг. // Северный регион: наука, образование, культура. 2017. № 2. С. 87–91.
5. Авимская М. А. Интенсификация строительства в проектных решениях сооружения железной дороги Тюмень – Сургут // Урал индустриальный. Бакунинские чтения : мат-лы VIII Всерос. науч. конф. (г. Екатеринбург, 27–28 апреля 2007 г.). Т. 2. Екатеринбург : АМБ, 2007. С. 4–7.
6. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8.
7. Карев В. П., Аккубекова Р. А., Карев П. В. Очерк истории нефтяной промышленности Башкортостана // История науки и техники в системе современных знаний : мат-лы науч.

конф., посвящ. 10-летию кафедры истории науки и техники УГТУ–УПИ (Екатеринбург, 14 декабря 2009 г.). Екатеринбург г: Изд-во УМЦ УПИ, 2010. С. 131–136.

8. Иванов Б. В., Колесов Л. И. К гипотезе транспортного освоения Обского Севера // Проблемы Севера. Вопросы промышленного развития районов Севера. М. : Наука, 1967. Вып. 12. С. 173–180.

9. Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.). Тюмень : ТюмГНГУ, 2002. 283 с.

10. Колева Г. Ю. Строительство городов в районах нового промышленного освоения в 1960 – 1980-е годы // Вестн. Тюмен. гос. ун-та. 2007. № 1. С. 237–244.

11. Прищепа А. И. Из истории градостроения в Западной Сибири в 1960-х гг. // Тюменская область: исторический опыт экономического и социального развития : мат-лы Всерос. науч.-практ. конф., посвящ. 65-летию Тюменской области (21–23 мая 2009 г.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2009. С. 21–24.

12. Стась И. Н. Дискуссия о строительстве городов нефтяников Западной Сибири (по материалам конференции 1966 г. в г. Тюмени) // Вестн. СПбГУ. Сер. 2. 2015. Вып. 2. С. 13–23.

13. Некрасов Н. Н. Главные направления развития народнохозяйственного комплекса Западно-Сибирской низменности, его место и роль в решении общесоюзных проблем // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Т. 1. Тюмень, 1970. С. 31–42.

14. Петров В. И. Проблемы транспортного освоения территории Тюменской области // Материалы по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Тюмень, 1970. С. 103–106.

15. ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1. Д. 4.

16. Табаков Н. В. К вопросу трассирования автомобильных дорог в условиях высокой заболоченности нефтяных месторождений Среднего Приобья // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень : ЗапсибНИГНИ, 1973. Вып. 19. С. 78–82.

17. Табаков Н. В., Вассерман С. Н., Леменков Г. В. Гидромеханизация дорожно-строительных работ в условиях высокой заболоченности территорий нефтяных месторождений Западной Сибири // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень : ЗапсибНИГНИ, 1975. Вып. 25. С. 75–76.

18. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Ф. 537. Оп. 1. Д. 5.

19. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14.

20. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64.

21. Мингареев Р. Ш. Перспективы развития нефтедобывающей промышленности Тюменской области // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Т. 1. Тюмень : б. и., 1970. С. 62–71.

22. Щербина Б. Е. Перспективы и проблемы развития производительных сил Тюменской области // Материалы конференции по проблемам развития и размещения производительных сил Тюменской области. Т. 1. Тюмень, 1970. С. 5–30.

23. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 6795.