

Веселов С. И.
Veselov S. I.

**ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ СЕТИ
АВТОДОРОГ СУРГУТСКОГО НЕФТЕГАЗОДОБЫВАЮЩЕГО РАЙОНА
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМАГИСТРАЛИ СУРГУТ – НЕФТЕЮГАНСК)**

**SPATIAL DEVELOPMENT OF THE ROAD NETWORK
OF THE SURGUT OIL AND GAS PRODUCING REGION
(ON THE EXAMPLE OF THE SURGUT – NEFTEYUGANSK HIGHWAY)**

В статье рассматриваются вопросы пространственного развития сети автодорог Сургутского нефтегазодобывающего района в контексте строительства автомагистрали Сургут – Нефтеюганск. Исследование основано на годовых отчетах и актах приемки в эксплуатацию предприятий Минтрансстроя СССР в Тюменской области. Автором предпринята попытка сопоставления архивных данных по автомагистрали Сургут – Нефтеюганск и современных геоинформационных систем с целью выявления особенностей построенной автодороги.

The article discusses the issues of spatial development of the road network of the Surgut oil and gas producing region in the context of the construction of the Surgut – Nefteyugansk highway. The study is based on annual reports and acceptance certificates of enterprises of the Ministry of Transport of the USSR in the Tyumen region. The author has made an attempt to compare archival data on the Surgut – Nefteyugansk highway and modern geoinformation systems in order to identify the features of the constructed highway.

Ключевые слова: транспортное освоение, ведомственная сеть автодорог, транспортная инфраструктура, СУ-904, СУ-905, дорожники, нефтяники, автомагистраль.

Keywords: transport development, departmental road network, transport infrastructure, SU-904, SU-905, road builders, oil workers, highway.

Пространственное развитие сети автомобильных дорог является ключевой характеристикой развития транспортной инфраструктуры. Пространственная структура и конфигурация сети автодорог характеризуют уровень транспортного освоения территории и доступность нефтегазовых месторождений. Исследование пространственной специфики ведомственной сети автодорог в процессе нефтегазового освоения Западной Сибири позволяет выявить закономерности формирования транспортной инфраструктуры. В данной статье в фокусе исследования находится сеть автодорог Сургутского нефтегазодобывающего района (НР) в 1965–1972 гг.

Наиболее логично и последовательно роль транспорта в индустриальной модернизации мировых держав в середине XX в. обосновал американский философ и социолог Э. Тоффлер. Ученый представил человеческую историю моделью трех волн. Согласно его теории, транспорт, средства связи и энергетические ресурсы ограничивали размеры территории, которой эффективно могут управлять политические структуры национальных государств. Благодаря экспансии интеграционные элиты расширяли территорию и усиливали свою власть. По Э. Тоффлеру передовые технологии позволили европейским государствам в XIX в. броситься «в погоню за пространством» и начать строить железные дороги [15, с. 149–150]. В своей книге он поясняет, что пути сообщения повышали уровень развития экономических связей регионов, суверенитет государства над своими территориями в период перехода от аграрно-феодальной к индустриально-городской экономике. Таким образом, необходимой предпосылкой индустриальной модернизации стран Второй волны (в том числе и в СССР) в социально-политической и экономической сферах становилось совершенствова-

ние транспортных коммуникаций. Основой же дальнейшей трансформации стран Третьей волны (в постиндустриальную эпоху) является электронная телекоммуникация [15, с. 547].

В этом отношении руководство СССР и его региональные элиты в начале 1960-х гг. выступают как интеграторы народнохозяйственного комплекса севера Тюменской области сначала в социалистическую, а после и в мировую систему хозяйствования. Транспортные коммуникации стали средством достижения энергетической безопасности страны при переходе на более эффективные источники энергии (нефть и газ).

В советский период предпринимались попытки осмыслить особенности пространственного развития Сургутского промышленного узла в рамках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) экономистами И. А. Вижиной и В. Н. Харитоновой [1]. Как отмечали исследователи, в 1965–1980 гг. Сургутский НР формировался как многоотраслевой кластер. Отраслями союзной специализации района являлись нефтедобыча и переработка попутного газа, а отраслями региональной специализации – электроэнергетика и железнодорожный транспорт [1, с. 111].

В силу географического положения Сургутский НР одновременно занимал центральное положение как в формировании транспортной доступности территории Средней Оби, так и в распределения потоков железнодорожных и речных грузов на Дальний Север (на территорию ЯННО) и в восточную часть Нижневартовского НР. Внутрирайонные перевозки связывались с развитием сети автодорог. На уровне отдельного промышленного кластера процесс транспортной интеграции Сургутского НР представляется наиболее типичным явлением, характерным для истории создания и развития ЗСНГК. В 1960–1970-е гг. транспортная инфраструктура приобрела устойчивую тенденцию локальности и обособленности в большинстве районов Ханты-Мансийского национального округа [14, с. 133–136].

Главными дорожно-строительными организациями Сургутского района, являлись строительные управления № 904 и № 905 (далее СУ-904 и СУ-905). С 1965 по 1980 гг. они входили в структуру треста «Тюмендорстрой» (с 1980 по 1991 гг. – в составе треста «Сургутдорстрой»). Некоторые вопросы участия СУ-904 в транспортном освоении Сургута и Сургутского освещал исследователь А. И. Прищепа [13, с. 84, 137, 139].

В этой связи акты приемки в эксплуатацию автодорог, оконченных строительством объектов СУ-904 и СУ-905, послужили ценным историческим источником. Они отражают эволюцию ведомственной сети автодорог Сургутского НР в контексте формирования производственной инфраструктуры района. Автомагистраль Сургут – Нефтеюганск складывалась из отдельных участков, каждый из которых вводился в разный временной промежуток. Например, составными участками автодороги Сургут – Нефтеюганск являлись: Причал – Нефтеюганск – Нефтеборный парк, Сургут – Товарный парк Западно-Сургутского месторождения и др. Именно они и представляли фрагменты пространственного развития сети автодорог района.

Одним из ключевых проектов СУ-904 треста «Тюмендорстрой» в середине 1960 – начале 1970-х гг. стала автомагистраль Сургут – Нефтеюганск. Ее проектное обоснование подготовил известный в СССР Киевский филиал ГПИ «Союздорпроект» [4, л. 36]. Проект реализовывался в 1965–1972 гг. и был направлен на преодоление транспортных проблем новых нефтяных месторождений: Западно-Сургутского, Быстринского, а также Солкинской площади. Заказчиком строительства выступало НПУ «Сургутнефть» Главтюменнефтегаза [7, л. 6–7].

Проектное задание предполагало 4 варианта трассирования автомагистрали: 1) южное направление начиналось непосредственно от Сургута (совмещенный с железной дорогой автодорожный мостовой переход), потом на запад между Юганской Обью и до Центрального нефтеборного парка Усть-Балыкского месторождения; 2) западное направление (включавшее паромную переправу через р. Обь) охватывало Западно-Сургутское, Быстринское месторождения и Солкинскую площадь, упираясь в правый берег Оби. Также были разработаны подварианты № 1 и № 2 [4, л. 36]. Южное направление не было принято в связи с тем, что откладывалось сооружение совмещенного мостового перехода. Оно будет реализовано в 1995–2000 гг., когда осуществится строительство автодорожного моста в районе Сургута и новой автомагистрали. В середине 1960-х гг. западный вариант автомагистрали Сургут –

Нефтеюганск оказался наиболее компромиссным, учитывавшим пожелания нефтяников, возможности сургутской экспедиции Киевского филиала ГПИ «Союздорпроект» и неопределенные перспективы нефтегазоносной провинции [10, л. 67–68, 82–87].

В августе 1966 г. начальник СУ-904 Н. И. Козмиренко заявил о том, что СУ-904 приступило к сооружению автомагистрали от Нефтеюганска до причала паромной переправы и нефтесборных пунктов, т. е. о начале реализации западного варианта [2, с. 1]. При сооружении автодороги зачастую нарушались проектные решения. Например, начало автотрассы в п. Нефтеюганск укладывалось дорожными плитами толщиной 18 см, вместо запланированных 22 см. Это нарушение было вызвано нехваткой строительных материалов [10, л. 33].

Темпы строительства автодороги Сургут – Нефтеюганск зависели во многом от работы субподрядчиков. Например, в 1967 г. невыполнение плановых заданий по устройству основания автомагистрали связывалось с отставанием гидронамыва земляного полотна СУ-489 треста «Трансгидромеханизация». Как следствие, постоянные срывы укладки труб и железобетонных плит [5, л. 64].

С сентября 1968 г. в транспортном освоении Сургутского района участвовало СУ-905, перебазированное из Урая в Нефтеюганск. Дорожники СУ-905, имевшие большой практический опыт в строительстве внутрипромысловых автодорог Шаимской группы месторождений, были направлены на освоение Усть-Балыкского месторождения. СУ-905 осуществляло сооружение межпромысловых и внутрипромысловых автодорог (Нефтеюганск – Южный Балык, Нефтесборный парк – левый берег Оби), а также причалы для паромных переправ через р. Обь [12, л. 48].

Передислокации дорожно-строительных управлений и слабая обеспеченность предприятий проектно-сметной документацией снижали подготовленность ИТР к сооружению автодорог, которых очень ждали буровики и нефтяники. Так, например, в 1968 г. СУ-904 получило документацию на автодорогу Рабочий поселок – Товарный парк Правдинского месторождения только в декабре, хотя основной строительный сезон у дорожных строителей на севере приходится на май–сентябрь [6, л. 70].

В 1969–1970 гг. дорожно-строительная техника СУ-904 часто отвлекалась на объекты, не связанные с деятельностью предприятия: на сооружение Сургутского аэропорта (хотя фактически объект возводила СК-53 с субподрядчиками), возведение внутригородских дорог и мостов (внутригородской дороги пос. Нефтяников – Черный мыс), что непосредственно отражалось на темпах строительства автомагистрали Сургут – Нефтеюганск.

Развитие транспортной инфраструктуры Сургутского НР было связано не только с нефтяной промышленностью, а также с обеспечением транспортной доступности сельскохозяйственных предприятий. В июле 1971 г. было завершено строительство автодорог к центральной усадьбе совхоза «Сургутский», который получил постоянное сообщение с городом [8, л. 4-9]. Совхоз «Сургутский» в то время обеспечивал нефтяников НГДУ «Сургутнефть» продуктами питания, в том числе молоком, мясом, яйцами и овощами [11, с. 3]. Тем самым, строительство транспортной инфраструктуры придавало новый импульс развитию сельского хозяйства района.

Годы	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Ввод автодороги, в км	3,4	6,01	17,9	13,7	10,2	20,1	16,8

Рис 1. Темпы строительства автодороги Сургут – Нефтеюганск

По архивным данным прослеживается, что самые высокие темпы сооружения автотрассы были достигнуты в 1968 г., когда было введено в эксплуатацию почти в 3 раза больше, чем в предшествующий год. В абсолютных показателях к 1971 г. ввод автодороги в км составил 20,1 (рис. 1). Высокие темпы строительству автодороги придавало применение бригадного метода в организации укладки дорожных плит. Среди работников СУ-904 отличалась бригада Г. Решетникова и Н. Казакова, которая укладывала 330 погонных метров (по плану – 220) [18, с. 1]. Стоит отметить, что рабочие, участвовавшие в укладке земляного по-

лотна и плит, представляли пространственное развитие автомагистрали в виде своеобразных «бетонных лент автомобильных дорог», которые «врезаются в зеленое тело тайги» [16, с. 1].

Значение строящейся автомагистрали возрастало также для жителей Нефтеюганска и района, когда весной 1971 г. заработал новый Сургутский аэропорт [17, с. 2]. Разрозненные транспортные коммуникации Сургутского НР приобретали некоторые черты единой транспортной сети, нацеленной не только на решение производственных задач, но и на удовлетворение потребностей жителей города и района.

Последний участок автодороги Сургут – Нефтеюганск (Правый берег р. Обь – Быстринское месторождение) был официально введен в постоянную эксплуатацию 3 октября 1972 г., о чем сообщила городская и районная газета «К победе коммунизма» [3, с. 1]. Проверка качества конструкции заключительного участка автодороги Сургут – Нефтеюганск была осуществлена 11 сентября 1972 г. сначала ведомственной (от НГДУ «Сургутнефть»), а затем 18 октября государственными комиссиями (от Главтюменнефтегаза), которые постановили принять автодорогу в эксплуатацию с общей оценкой «хорошо» [9, л. 8–12].

При сопоставлении архивных материалов (проектно-сметной документации) и данных геоинформационных систем (2ГИС) мы увидим, что «старая» автомагистраль Сургут – Нефтеюганск проходила в направлении от Нефтеюганского шоссе и до современного поворота на Лянтор (рис. 2, 3). Далее следовал плавный поворот налево, где автодорога была проложена вдоль р. Минчимкина, пересекая пр. Большая Сонторова и Ионина и вплоть до правого берега р. Оби.

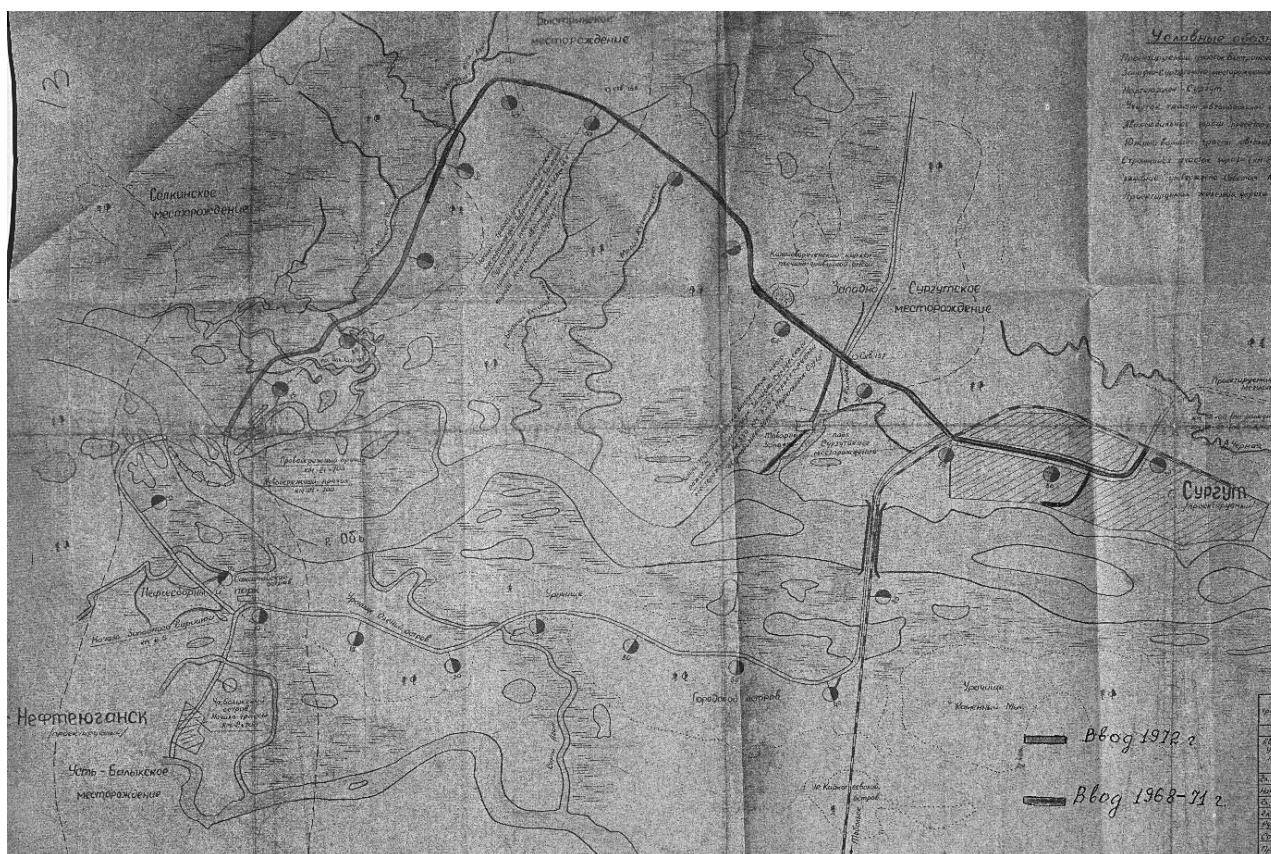


Рис. 2. Графическая схема построенных и введенных в эксплуатацию участков автодороги Сургут – Нефтеюганск (1968–1972 гг.). Источник: МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 77. Л. 13

Вдоль автомагистрали по правой стороне также размещались производственные объекты Западно-Сургутского и Быстринского месторождений (ДНС, КНС, ТП, УПНГ, ЛЭП, водозаборы и др.). После плавного поворота налево располагалась Солкинская площадь, разработка которой началась в 1972 г. То есть автомагистраль решала по большей части производственные задачи обеспечения внутрипромысловых и межпромысловых грузоперевозок

районов нового промышленного освоения, и только потом учитывались вопросы расселения и перемещения населения при установлении транспортного сообщения между Нефтеюганском и Сургутом.



Рис. 3. Направление «старой» автомагистрали Сургут – Нефтеюганск (по данным 2ГИС), введенной в эксплуатацию в 1972 г. URL: <https://inlnk.ru/XOA1P> (дата обращения: 17.10.2021)

Таким образом, пространственное развитие ведомственной сети автодорог связывалось с необходимостью формирования постоянного транспортного сообщения месторождений с городом и производственными базами материально-технического снабжения, с речным портом и новым аэропортом, повысившим значение Сургута в Среднем Приобье. Увеличение концентрации путей сообщения в Сургутском нефтегазодобывающем районе постепенно изживало проблему бесперебойной перевозки вахт, работающих на месторождениях и доставки грузов различной направленности.

Литература

1. Вижина И. А., Харитонов В. Н. Некоторые тенденции и перспективы развития Сургутского промышленного узла // Развитие промышленности и хозяйственное освоение новых районов Сибири. Сб. науч. тр. Новосибирск : ИЭиОПП СО АН СССР, 1985. С. 111–121.
2. Козмиренко Н. Побегут по тайге дороги // К победе коммунизма. 1966. 28 августа. № 104.
3. Костин П. Только Обь разделяет // К победе коммунизма. 1972. 5 октября. № 119.
4. Муниципальный архив г. Сургута (МАГС). Ф. 3. Оп. 1. Д. 10.
5. МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 18.
6. МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 31.
7. МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 51.
8. МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 64.
9. МАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 77.
10. МАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 6.
11. Михайлов А. Новый облик поселка // К победе коммунизма. 1970. 8 августа. № 95.

12. Отдел по делам архивов департамента по делам администрации г. Нефтеюганска. Ф. 23. Оп. 1. Д. 9.
13. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургутский гос. ун-т Ханты-Манс. авт. округа – Югры. Сургут : Дефис, 2015. 238 с.
14. Пространство, люди, экономика Югры: социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа: монография / науч. ред. С. С. Артоболевский, О. Б. Глезер ; РАН, Ин-т географии, Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, Географический ф-тет. М. : Экономистъ, 2007. 415 с.
15. Тоффлер Э. Третья волна. М. : Изд-во АСТ , 2004. 781 с.
16. Филатова Ю. Убегает вдаль дорога // К победе коммунизма. 1968. 22 августа. № 99.
17. Шарипова Т. Дорогая забывчивость // К победе коммунизма. 1971. 28 сентября. № 114.
18. Якута О. Дорога будет в срок // К победе коммунизма. 1972. 17 июня. № 71.