

УДК 625.711.3(091) (571.122)

*Веселов С. И.*  
*Veselov S. I.*

**ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ  
В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ ОКРУГЕ В 1960-Е ГГ.**

**CONSTRUCTION EXPERIENCE OF THE FIRST MOTORWAYS  
IN THE KHANTY-MANSI OKRUG IN THE 1960s**

В статье представлен анализ строительства сети ведомственных автодорог на пионерном этапе нефтегазового освоения Западной Сибири. Акцентируется внимание на опыте сооружения автодорог для предприятий нефтегазовой промышленности, связанном с формированием территориально-производственного комплекса. Отмечается, что сдерживающим фактором строительства первых автомагистралей являлась слабая материально-техническая база.

The article presents an analysis of the construction of a network of departmental vehicle roads at the early stage of oil and gas development in Western Siberia. Attention is focused on the experience of construction of roads for the oil and gas industry, associated with the formation of territorial production complex. It is noted that the limiting factor in the construction of the first motorways was a weak material and technical base.

*Ключевые слова:* автомагистраль, заказчик, подрядчик, субподрядные организации, автодорожное строительство, межпромысловая автодорога, нефтегазовое освоение.

*Keywords:* motorway, customer, contractor, subcontractors, road building, intra-field road, oil and gas development.

Начало нефтегазового освоения северных районов Западной Сибири сопровождалось поистине титаническими сдвигами в транспортном строительстве, в том числе и в сооружении автодорожных коммуникаций. Разработка и начало эксплуатации нефтегазовых месторождений в сложных природно-климатических условиях Ханты-Мансийского округа стало мощным импульсом создания отрасли автодорожного строительства.

Одним из главных трендов советской экономики исследуемого периода являлось формирование территориально-производственных комплексов. Их развитие предполагало взаимосвязанное размещение промышленности, планомерное и пропорциональное развитие межотраслевых и межрайонных связей [1, с. 94-95]. Комплексность в большей степени придавалась транспортной инфраструктурой, а также сетью автомобильных дорог. В этой связи вектор развития транспортной системы Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции, в первую очередь, был направлен на преодоление бездорожья внутри районов интенсивного нефтегазового освоения. Слабая транспортная проницаемость территории Ханты-Мансийского округа не позволяла осуществлять интенсивные пассажирские перевозки и своевременные поставки строительных материалов, техники и оборудования на объекты, сооружаемые предприятиями нефтегазовой промышленности.

Следует отметить, что инициатива строительства крупных автомагистралей на Севере принадлежала Тюменскому областному комитету КПСС, Тюменскому облисполкому и Средне-Уральскому совнархозу. В ноябре 1963 г. партийное руководство области предложило Государственному комитету по транспортному строительству СССР (Гостранстрой) начать строительство автотрасс Тюмень – Шаим и Тюмень – Сургут с

целью ускоренного освоения углеводородных ресурсов [2, с. 195]. Обоснованные требования Тюменского обкома КПСС были подтверждены постановлением от 4 декабря 1963 г. № 1208 «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» [3, с. 294-299].

В феврале 1965 г. Госстрасстрой создал первые дорожно-строительные предприятия: СУ-904 с АБ-92 в Сургуте и СУ-905 с АБ-93 в Урае – с подчинением их Управлению строительства № 1 в г. Петропавловске. Возглавлял управление Ю. В. Юшков (впоследствии был назначен управляющим треста «Тюменьдорстрой»). Для координации деятельности строительных подразделений была создана оперативная группа работников в г. Тюмени [4, л. 58-59]. В начале марта 1965 г. материально-техническая база новых предприятий была перебазирована из Петропавловска в Тюмень и далее по зимнику в Сургут. И только в конце марта 1965 г. в Сургут прибыл начальник СУ-904 Н. И. Козмиренко вместе с десантом дорожных строителей [5]. К началу летнего строительного сезона СУ-904 приступили к реализации проекта автомагистрали Нефтеюганск – Сургут [6]. На юге Ханты-Мансийского округа СУ-905 начало осваивать трассу Урай – нефтепромысел Трёхозёрный. В начале своей деятельности строительные управления осуществляли вырубку леса в направлении будущих трасс и хаотично возводили социально-бытовые объекты и базы по обслуживанию дорожно-строительной техники.

В целом организационный период сопровождался значительными трудностями, что не позволило строителям СУ-904 и СУ-905 перейти к возведению дорожного покрытия. Основными причинами срыва строительного-монтажных работ являлись: неопределенность основных заказчиков, неуккомплектованность кадрами, отсутствие производственно-технической базы, острый недостаток строительных материалов и механизмов, ненадежная связь как с прорабскими участками, так и с Управлением строительства № 1 в г. Петропавловске [7, л. 135].

Восстановление отраслевого Министерства транспортного строительства СССР привело к упрочению позиций транспортных строителей на Севере Западной Сибири. Заместитель министра нефтяной промышленности СССР Ш. С. Донгарян вспоминал, что в начале 1960-х гг. у них «не было подрядчика для строительства автомобильных дорог в Западной Сибири, а затащить в эти болота дорожных строителей было почти невозможно...Однако была острая необходимость в дорогах и желание решить эту проблему. И наши взоры обратились к Министерству транспортного строительства» [8, с. 106]. Вопрос с подрядчиком Миннефтепром решил без директивных мер правительства. По словам Ш. С. Донгаряна, в этом «помогла настоящая мужская дружба между В. Д. Шашиным и Министром транспортного строительства СССР Е. А. Кожевниковым» [8, с. 106]. В ноябре 1965 г. Минтрансстрой организовал трест «Тюменьдорстрой» на Севере Западной Сибири. Этот трест стал главным подрядчиком по строительству дорог для нефтегазодобывающих ведомств.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 3 февраля 1966 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» официально закрепило функции Минтрансстрой в качестве генерального подрядчика по строительству автодорог и аэродромов. Заказчиками выступали Миннефтепром, Мингазпром и МГА СССР [9, л. 50-57]. В итоге постановление от 3 февраля 1966 г. заложило основу ведомственного подхода в развитии автодорожной сети севера Западной Сибири. Автодороги, построенные Минтрансстроем, передавались в ведение министерств-заказчиков, которые обязывались выполнять ремонт и техническую эксплуатацию. Поэтому ведомственная принадлежность автодорог отражалась в их наименованиях. Например, в отчетах треста «Тюменьдорстрой» указывались направления строительства и принадлежность к нефтяному или газовому ведомству: автодорога Сургут

– Товарный парк Западно-Сургутского месторождения, Нефтеюганск – НСП Усть-Балыкского месторождения, которые сооружались по титульным спискам Главтюменнефтегаза [10, л. 78-81].

Для обеспечения строительства автодорог песчано-гравийной смесью Миннефтепром и Минтрансстрой согласовали схему доставки с ближайшего Калиновореченского карьера, расположенного в 27 километрах западнее Сургута. Предполагалось, что выработка гравийного материала на Калиновореченском карьере составит не менее 2,5 млн куб. метров [11, л. 116]. Строительство автодорог с твердым покрытием на Севере Тюменской области стартовало в июне 1966 г. Но к этому времени в автономном округе не были введены в эксплуатацию песчано-гравийные карьеры. Следовательно, «Тюменьдорстрой» планировал широко использовать стройматериалы из Томской, Свердловской, Оренбургской и Челябинской областей [10, л. 79].

В 1966 г. трест «Тюменьдорстрой» вёл сооружение автодорог на ключевых объектах нефтегазодобывающей промышленности: Сургут – товарный парк Западно-Сургутского месторождения, Нефтеюганск – товарный парк Усть-Балыкского месторождения, Урай – нефтепромысел Трёхозерный, Нижневартовское – Мысовая Мега, Нижневартовское – Нефтеборный парк Мегионского месторождения [10, л. 78-79]. В первые годы сооружения автодорог трест неоднократно указывал на неудовлетворительную работу заводов-поставщиков железобетонных конструкций и субподрядчиков. В 1966 г. Мочищенский завод ЖБИ не выполнял планы поставки бетонных блоков в Нижневартовское, поэтому СУ-909 срывало план по укладке автодорожных плит. В делопроизводственной документации автодорожного треста констатировалось, что сооружение мостов в Среднем Приобье велось неудовлетворительно [10, л. 83]. В 1966 г. Минтрансстрой СССР подверг критике работу треста «Мостострой № 2». Отставание строительства мостовых переходов на автомагистрали Нефтеюганск – Сургут замедляло укладку дорожных плит [12, л. 338-339]. Таким образом, из-за несвоевременных поставок и проблем у субподрядчиков трест «Тюменьдорстрой» построил всего 19 км автодорог вместо планируемых 60 км [10, л. 83].

Очевидно, что такие темпы транспортного строительства не могли быть одобрены руководством области. В конце 1966 г. на территории Тюменской области из 11,9 тыс. км общей протяженности автодорог с твердым покрытием имелось только 238 км (2% от их общей протяженности). Остальные автодороги относились к грунтово-профилированным. В то же время выделяемые капитальные вложения на автодорожное строительство позволяли ежегодно строить только 10-15 км автодорог. В сентябре 1966 г. Тюменский обком КПСС и облисполком просили Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР увеличить в ближайшие 2-3 года объём работ по строительству автодорог с твердым покрытием из расчета ежегодного прироста по 50-60 км [13, л. 139-140].

В январе 1967 г. Тюменский обком КПСС констатировал, что грузовые перевозки в Тюменской области обеспечивались только на 60%. Отмечалось, что в 1966 г. из заявленных 23,4 млн тонн грузов было фактически перевезено 13,3 млн тонн. В качестве главных причин срыва поставок называлось бездорожье и слабая материально-техническая база автомобильного транспорта [14, л. 6-7]. Перевозки, как основной индикатор развития автотранспорта, показали, что автодорожные коммуникации существенно отстают от интенсивности движения и не справляются с потоком строительных грузов в направлении нефтегазоносных районов.

К началу 1968 г. «Тюменьдорстрой» построил опорные участки автодорог Сургут – Товарный парк Западного Сургутского месторождения, Урай – нефтепромысел Трёхозерный, Нефтеюганск – причал, Нижневартовское – нефтеборный парк Мегионского месторождения. Особенностью строительства ведомственных автодорог являлась их универсальность. В поисках более эффективных путей разрешения

транспортных проблем месторождений проектировщики и дорожные строители стремились соединять коммуникациями стратегически важные объекты производственного и непромышленного назначения: нефтепромысловую инфраструктуру, речные причалы, аэродромы и вертолётные площадки с опорным пунктом. В качестве данного пункта обычно выступали города и нефтегазовые месторождения.

В частности, так велось строительство автодороги Нефтеюганск – Сургут, которая была разделена на опорные участки. Сооружение опорного участка автодороги в Сургутском районе осуществлялось одновременно из Нефтеюганска и Сургута. В 1965 г. межпромысловые участки автодорог были спроектированы Киевским филиалом института «Союздорпроект». Внутрипромысловые участки автодороги Сургут – Нефтеюганск проектировались институтом «Гипротюменнефтегаз». Согласно проекту, автодорога Нефтеюганск – Сургут была максимально приближена к Быстринскому и Солкинскому нефтяным месторождениям. В проекте учитывалось, что строительство совмещённого мостового перехода через р. Обь (в районе Сургута) отодвигалось на неопределённый срок [15, л. 67-68].

Строительство трассы велось силами сургутского СУ-904. В сооружении автодороги участвовали субподрядные организации: СУ-73 треста «Трансвзрывпром», «Мостострой №2», СУ-489 треста «Трансгидромеханизация». В 1968 г. СУ-489 неоднократно срывало план намыва грунта на автодороге Быстринское месторождение – левый берег р. Обь из-за нехватки грузовых автомобилей. Указанные обстоятельства в работе субподрядчиков негативно сказывались на общем темпе дорожно-строительных работ. Главной проблемой треста «Тюменьдорстрой» оставалось невыполнение плана дорожно-строительных работ. Например, в 1969 г. автодорожный трест планировал ввести в постоянную эксплуатацию 53,8 км автодорог в Среднем Приобье. Однако собственными силами дорожникам удалось ввести в постоянную эксплуатацию всего 40,6 км автодорог. В невыполнении плана аппарат треста обвинял субподрядчиков [16, л. 71].

Кроме того, в 1969 г. по приказу Минтрансстроя СССР часть строительных подразделений треста «Тюменьдорстрой» было отвлечено на строительство городских дорог в г. Сургуте. В 1969 г. СУ-904 построило городскую автомагистраль п. Нефтяников – Черный мыс протяженностью 3 км [16, л. 73]. Одновременно с этим основной подрядчик по строительству жилых домов, «Главтюменнефтегазстрой», не стремился создавать собственные дорожно-строительные подразделения в городах Югры. Это приводило к тому, что срывалось благоустройство городских территорий [17, с. 177]. Так, например, оторванность одного поселка города от другого и отсутствие автодорог не предоставляли возможностей жителям города Сургута купить недостающие школьные принадлежности в другом микрорайоне [18, с. 227].

Любопытно, что в партийно-правительственном постановлении 1966 г. не ставилась задача перед конкретным министерством осуществить возведение городских дорог в районах нефтегазового освоения, а также решить проблемы транспортного сообщения в городах и поселках Югры. По этой причине автодорожные организации Минтрансстроя СССР вели строительство городских дорог нерегулярно, так как всё-таки главной целью треста «Тюменьдорстрой» являлось сооружение транспортной инфраструктуры к нефтегазовым месторождениям.

Низкие темпы автодорожного строительства в нефтедобывающих районах оказались в центре внимания Тюменского обкома КПСС. В августе 1969 г. на собрании партийно-хозяйственного актива Тюменский обком в докладе о развитии транспорта подверг критике трест «Тюменьдорстрой» и Минтрансстрой СССР. По мнению обкома КПСС, министерству не удалось обеспечить трест материально-техническими ресурсами и ускорить темпы автодорожного строительства в нефтедобывающих районах Тюменской области в пределах 60 км в год [19, л. 26].

В восьмой пятилетке «Тюменьдорстрой» построил 156 км автодорог (на 1966-1970 гг. планировалось 300 км). Тресту рекомендовалось ликвидировать отставание в сооружении автодорог [19, л. 145, 155]. Кроме того, на выполнение плана ввода автодорог влияло отсутствие естественных месторождений стройматериалов в округе: гравия и щебня. Положение осложнялось и тем, что поставки выше указанных материалов из соседних регионов Тюменской области осуществлялись с перебоями. Впрочем, несмотря на негативную оценку деятельности треста «Тюменьдорстрой», им удалось добиться некоторого улучшения качества автодорог. В 1966-1970 гг. количество ведомственных автодорог, принятых с оценкой «отлично» и «хорошо», возросло с 81,7% до 97,6% [20, л. 12].

В целом опыт обустройства месторождений показал, что строительство автодорожных коммуникаций отставало от сооружения нефтепромысловой инфраструктуры. Подъездные пути к месторождениям прокладывались с опозданием на 1-2 года. Об этой проблеме говорилось в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири». Министерству транспортного строительства СССР на 1971-1975 гг. предписывалось реализовать строительство автодорог с опережением ввода основной инфраструктуры месторождений [21, л. 66-67].

Таким образом, автодорожное строительство преодолело некоторые трудности пионерного этапа нефтегазового освоения. В это время началось создание производственно-технической базы, был сформирован основной кадровый состав строительных управлений и была организована доставка стройматериалов на транспортные объекты. Вместе с тем дорожные строители жертвовали ускоренными темпами прокладки автодорог и стремились сохранить качество дорожного покрытия на территории месторождений. На эффективности строительно-монтажных работ сказывалось отставание смежников – субподрядчиков треста.

Стремительный характер нефтегазового освоения региона также продемонстрировал, что к техническим проблемам массового сооружения автодорог в северных условиях не были подготовлены как субподрядчики, так и сами предприятия автодорожного строительства. Ускоренное освоение требовало новых технологических и организационных решений в транспортном освоении труднодоступных районов Ханты-Мансийского округа. Оставалась нерешённой проблема форсированного строительства транспортной инфраструктуры в условиях сильной заболоченности территории.

## Литература

1. Карпов В. П. Север и Арктика в «Генеральной перспективе» СССР: проблемы комплексного освоения // Уральский исторический вестник. № 1 (50). 2016. С. 94-95.
2. Веселов С. И. Проблемы строительства и эксплуатации автомобильных дорог Шаимского нефтедобывающего района в 1960-е гг. // Север России: стратегии и перспективы развития: мат-лы III всерос. науч.- практ. конф. Сургут: ИЦ СурГУ, 2017. Т. 1. С. 195-199.
3. Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965). Свердловск: Средне-Урал. кн. изд-во. 1971. Т. 1. С. 294-299.
4. Архивный отдел Администрации г. Сургута (далее – АОАГС). Ф. 202. Оп. 1. Д. 1.
5. К победе коммунизма. 1965. 23 апр.
6. К победе коммунизма. 1965. 9 июн.
7. АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5.

8. Донгарян Ш. С. Подвиг создателей: к сорокалетию нефти в Западной Сибири // Ветераны: из истории нефтяной и газовой промышленности. Вып. 19. М.: ЗАО «Издательство «Нефтяное хозяйство», 2006. 221 с.

9. Государственный архив Тюменской области (далее – ГАТО). Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14.

10. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а.

11. АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 24.

12. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 1.

13. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (далее – ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 1. Д. 4689.

14. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4821.

15. АОАГС. Ф. 103. Оп. 1. Д. 6.

16. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139.

17. Стась И. Н. Урбанизация Ханты-Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990-х гг.): дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2014. 363 с.

18. Кирилюк Д. В. Развитие школьного образования в Югре (1945-1991 гг.). Курган: ООО «Курганский Дом печати», 2019. 400 с.

19. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5100.

20. РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176.

21. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1422.