

УДК 625.7/.8(091)

<https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/08>

Веселов С.И.

## СОВЕТСКИЕ ПРАКТИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ТЮМЕНСКОГО СЕВЕРА: МЕЖДУ РЕГИОНАЛЬНЫМ ЛОББИЗМОМ И ВЕДОМСТВЕННЫМ ВОЛОНТАРИЗМОМ

S.I. Veselov

### SOVIET PRACTICES OF FINANCING THE OPERATION OF HIGHWAYS IN THE TYUMEN NORTH: BETWEEN REGIONAL LOBBYING AND DEPARTMENTAL VOLUNTARISM

**Аннотация.** В статье анализируются советские практики финансирования эксплуатации автомобильных дорог Тюменского Севера в середине 1960-х – начале 1970-х гг. На материалах государственных и муниципальных архивов, а также воспоминаний автодорожников Тюменской области при помощи историко-генетического и историко-сравнительного методов предпринимается попытка показать ведомственные интересы и особенности региональных практик лоббизма в ходе формирования отчислений от предприятий Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого национальных округов в так называемый «дорожный фонд» Тюменской области на эксплуатацию автодорог в рамках указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. Выявляются основные проблемы финансирования ремонта и содержания автодорог, приводившие к противоречиям между советскими органами власти на областном и окружном уровнях. Активным продолжением региональных противоречий являлись межведомственные конфликты между управлением «Тюменавтотор» и предприятиями национальных округов. Суть главных противоречий в исследуемый период заключалась в ведомственной принадлежности автодорог Тюменского Севера. Они не относились к местным или областным автодорогам общего пользования и не могли быть отремонтированы за счет отчислений, получаемых по указу от предприятий и организаций в национальных округах. Среди практик администрирования автодорожной отрасли большую роль играло директивное планирование на год и формирование задания по долевым участию предприятий округов. Автор приходит к выводу, что предприятия и организации национальных округов стремились снизить объем денежных взносов на ремонт и строительство автодорог и перераспределить средства в районный или городской бюджет по месту нахождения

**Abstract.** The article analyzes the Soviet practices of financing the operation of highways in the Tyumen North in the mid-1960s – early 1970s. Based on the materials of state and municipal archives, as well as the memoirs of road users of the Tyumen region, with the help of historical-genetic and historical-comparative methods, an attempt is made to show departmental interests and features of regional lobbying practices during the formation of contributions from enterprises of the Khanty-Mansiysk and Yamalo-Nenets national districts to the so-called “road fund” of the Tyumen Region for the operation of highways within the framework of the decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR (April 7, 1959). The main problems of financing the repair and maintenance of highways, which led to contradictions between the Soviet authorities at the regional and district levels, are identified. Interdepartmental conflicts between *Tyumenavtodor*'s management and enterprises of the national districts were an active continuation of regional contradictions. The essence of the main contradictions in the period under study was the departmental affiliation of the highways of the Tyumen North. They did not belong to local or regional public roads and could not be repaired at the expense of deductions received by decree from enterprises and organizations in national districts. Among the practices of administration by the road industry, directive planning for the year and the formation of a task for the shared participation of enterprises of the districts played an important role. The author comes to the conclusion that enterprises and organizations of the national districts sought to reduce the amount of monetary contributions for the repair and construction of highways and redistribute funds to the district or city budget at the enterprise's

предприятия. Однако советские органы власти в лице управления «Тюменавтотор» препятствовали этим процессам, преследуя цели не только финансового обеспечения строящихся автодорог юга области, но и привлечения дорожно-строительной техники и грузового автотранспорта предприятий.

**Ключевые слова:** автодорога; финансирование; ведомственные интересы; региональный лоббизм; автодорожное строительство; эксплуатация автодорог; ведомственный волонтаризм.

**Сведения об авторе:** Веселов Севостьян Игоревич, ORCID: 0000-0002-5128-9559, канд. ист. наук, Сургутский государственный университет, г. Сургут, Россия, [veselov19920304@mail.ru](mailto:veselov19920304@mail.ru)

location. However, the Soviet authorities, represented by *Tyumenavtodor's* management, hindered these processes, pursuing the goals of financial support for roads under construction in the south of the region, as well as recruiting road construction equipment and enterprises' trucks.

**Keywords:** road; financing; departmental interests; regional lobbying; road construction; operation of highways; departmental voluntarism.

**About the author:** Sevostyan I. Veselov, ORCID: 0000-0002-5128-9559, Candidate of Historical Sciences, Surgut State University, Surgut, Russia, [veselov19920304@mail.ru](mailto:veselov19920304@mail.ru)

---

Веселов С.И. Советские практики финансирования эксплуатации автомобильных дорог Тюменского севера: между региональным лоббизмом и ведомственным волонтаризмом // Вестник Нижневартковского государственного университета. 2024. №1(65). С. 100-112. <https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/08>

Veselov, S.I. (2024). Soviet Practices of Financing the Operation of Highways in the Tyumen North: Between Regional Lobbying and Departmental Voluntarism. *Bulletin of Nizhnevartovsk State University*, (1(65)), 100-112. (in Russ.). <https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/08>

---

Одним из важных аспектов формирования единого транспортного пространства территории являются капитальные вложения в инфраструктуру региона. Региональные и ведомственные интересы на раннем этапе формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса получили широкое отражение в исследованиях историков [21-23]. Однако по сей день ведомственность не рассматривалась как проблема финансового обеспечения эксплуатации (ремонта и содержания) автомобильных дорог Тюменского Севера.

В ходе формирования народнохозяйственного комплекса на Севере Тюменской области форсированными темпами преодолевалась проблема транспортной доступности районов освоения. Установление транспортного сообщения осуществлялось, как известно, между нефтегазовыми промыслами и населенными пунктами (городами и поселками), аэропортами, железнодорожными станциями, речными портами и пунктами обеспечения нефтегазопроводов. Механизм осуществления капитальных вложений в эксплуатацию автодорог национальных округов Тюменской области изначально не оговаривался в партийно-правительственных решениях, что определило дальнейшее нарастание противоречий и недостатков в ремонте и содержании ведомственных автодорог.

Исследование основано на широкой источниковой базе законодательных и делопроизводственных документов государственных и муниципальных архивов. Основными методами исследования являются историко-генетический и историко-сравнительный, раскрывающие особенности зарождения проблемы ведомственности в финансировании эксплуатации автодорог и выявление общего и особенного в подходах

предприятий и организаций Тюменского Севера по лоббированию отраслевых интересов группами влияния. При анализе мотивации руководителей предприятий и ведомств национальных округов Тюменской области применяется модель советской плановой экономики, описанная в исследованиях венгерского экономиста Я. Корнаи.

Согласно партийно-правительственному постановлению от 3 февраля 1966 г. «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области в 1966–1970 годы», автодорожное строительство находилось в ведении Министерства транспортного строительства СССР. Генеральному подрядчику нефтяников ставилась задача проложить не менее 300 км автомобильных дорог в Тюменской области. В постановлении такого уровня впервые было указано, что Министерство нефтедобывающей промышленности является генеральным заказчиком строительства внутрипромысловых и межпромысловых автодорог [11, л. 60]. В классификации советских СНиП Минтрансстрой сооружал автодороги ведомственного (внутрихозяйственного) назначения, которые не относились к автодорогам общего пользования. Основные капиталовложения в строительство транспортной инфраструктуры осуществлялись централизованно по титульным спискам Миннефтедобычи СССР. К 1967 г. автодорожники основного подрядного треста Главдорстроя в Тюменской области – «Тюмендорстроя» под руководством Ю.В. Юшкова сдали в постоянную эксплуатацию первые 19 км автодорог межпромыслового и внутрипромыслового назначения [10, л. 64].

Ведомственная мир-экономика формирующегося Западно-Сибирского народнохозяйственного комплекса функционировала в условиях регулирования Госпланом и отраслевыми министерствами, осваивавшими территорию комплекса. В ходе взаимодействия различных факторов возникали конфликты, порожденные государственно-ведомственными и межведомственными противоречиями при решении производственных вопросов (на уровне министерств, главков и т. д.). Как показывают последние исследования Н. Митрохина, Госплан с большой натяжкой можно назвать структурой, придававшей сбалансированность различным отраслям экономики, и нацеленной на предотвращение ведомственного волюнтаризма [19, с. 264-273]. Немаловажную роль в процессах порождения ведомственности играли группы влияния в отдельной отрасли, сопряженные с интересами представителей местных Советов.

В исследуемый период, как известно, советское государственное управление Тюменской области было представлено исполнительно-распорядительными и контрольными органами власти – исполкомами областных, окружных, районных и городских Советов депутатов трудящихся (облсполком, окрисполкомы и райисполкомы). Советские органы власти в Тюменской области стремились разрешать конфликтные ситуации или же, как правило, вставали на сторону тех, кто действовал в правовом поле, что вполне очевидно, или же принимали сторону тех, кто последовательно отстаивал региональные интересы, представлявшиеся жизненно важными. В 1965–1969 гг. в Тюменской области курировало автодорожную отрасль Министерство автомобильного

транспорта и шоссейных дорог РСФСР (Минавтошосдор РСФСР). Структурным подразделением Минавтодора, осуществлявшим строительство и эксплуатацию автодорог на региональном уровне, являлось областное управление «Тюменавтодор» (Облдоруправление). Основные источники финансирования строительно-монтажных и ремонтных работ Облдоруправления определены указом Президиума ВС РСФСР от 7 апреля 1959 г. Согласно его директивам, к участию в строительстве и ремонте местных автодорог могли привлекаться все колхозы, совхозы, предприятия и организации, расположенные как в сельской местности, так и в городах, независимо от их подчиненности. Размер долевого участия мог выражаться в выполнении хозяйственным или подрядным способом установленного объема работ. Для колхозов и совхозов выработка составляла от 3 до 6 дневных норм на каждую единицу техники, а несельскохозяйственные предприятия, имевшие свою дорожно-строительную технику, – не менее 6 дневных норм. Одновременно указ устанавливал санкции за уклонение от участия в автодорожном строительстве: штраф в размере до 50% сметной стоимости невыполненных работ и 40 руб. на руководителей. Другой наиболее распространенной практикой, обозначенной указом в виде исключения, стали денежные взносы в объеме 0,04% годовой стоимости продукции основной деятельности организаций. Так, например, объем отчислений по Ханты-Мансийскому национальному округу (ХМНО) составлял 0,05% от валовой продукции предприятия, не имевшего дорожно-строительной техники и грузовых автомобилей [12, л. 25]. 27 августа 1968 г. ВС РСФСР продлил действие указа до 1972 года.

Еще одним фактором усиления автодорожных работ в СССР в целом и по регионам в частности послужило постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г., установившее целевые отчисления на ремонт и строительство автодорог. Их объем составлял 2% от тарифов на перевозки в автотранспортных организациях и предприятиях, выделенных на самостоятельный баланс. Координировал процесс поступления отчислений Минавтошосдор РСФСР (с 1969 г. – Минавтодор РСФСР) на ремонт и строительство автодорог местного, республиканского и областного значения после утверждения бюджета правительством РСФСР на предстоящий год, согласованного с Министерством финансов РСФСР. В регионах разбивка отчислений происходила поквартально. Как отмечается в историографии, указ от 7 апреля 1959 г. и дополнения к нему от 27 августа 1968 г. сформировали стабильную базу финансового обеспечения строительства и ремонта автодорог в регионах РСФСР, послужившей основой для утверждения о «золотом веке» автодорожного строительства [14, с. 144-145].

В рамках этого указа, Тюменский облисполком формировал план дорожно-строительных работ по районам области и национальным округам. Далее окружные власти ежегодно издавали решения, где по каждому предприятию или организации устанавливался объем денежных взносов в адрес областного управления. Все отчисления на ремонт и

строительство автодорог от организаций и предприятий ХМНО получал на свой счет «Тюменавтодор» в региональном отделении Стройбанка СССР.

В восьмой и девятой пятилетках трест «Тюмендорстрой» осуществил строительство локальной сети ведомственных автодорог. Всего их было построено 768,1 км, что позволило решить некоторые отраслевые задачи нефтяников в межпромысловом транспортном обслуживании месторождений Кондинского, Сургутского и Нижневартовского районов и установить постоянное транспортное сообщение с некоторыми городами и поселками (См.: табл. 1). В период 1972 г. были сданы в постоянную эксплуатацию две автомагистрали ведомственного назначения: Сургут – Нефтеюганск и Нижневартовск – Мегион.

Таблица 1

**Строительство автомобильных дорог на Севере Тюменской области  
предприятиями Минтрансстроя СССР в 1966–1975 гг.**

Тип объекта	Годы	
	1966–1970	1971–1975
Автодороги с твердым покрытием, в км	156,4	611,7

Источник: ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141. Л. 64; Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

В исследуемый период ремонт и эксплуатацию ведомственных автодорог Тюменского Севера осуществляли предприятия Главтюменнефтегаза начиная с Сургутской дорожно-строительной конторы (август 1964 – ноябрь 1965 гг.), и заканчивая трестом «Тюменнефтедорстройремонт» (с ноября 1965 по сентябрь 1970 гг.). В 1970–1973 гг. межпромысловые автодороги находились на балансе НГДУ Главтюменнефтегаза, а внутрипромысловые – на балансе треста «Сургутнефтеспецстрой». Однако уже с 5 февраля 1973 г. межпромысловые автодороги были переданы Главтюменнефтегазом в состав управления автомобильных дорог «Дорремонт» в г. Нефтеюганске (со строительными участками в Сургуте и Нижневартовске) [20, л. 159], а с 1 января 1974 г. «Дорремонт» уже относился к структуре Производственного управления автомобильного транспорта (ПУАТ) [18, л. 1]. Нарушения эксплуатации межпромысловых и внутрипромысловых автодорог предприятиями, ответственными за их нормативное состояние, вызывали межведомственные противоречия между трестами «Тюмендорстрой» (Главдорстрой) и «Тюменнефтедорстройремонт» (Главтюменнефтегаз), и к тому же многочисленные структурные преобразования в зоне ответственности предприятий нефтяников.

В октябре 1968 г., принимая во внимание участие организаций и предприятий в отчислении средств на ремонт и содержание автодорог, их неудовлетворительное состояние и отсутствие службы по эксплуатации, Ханты-Мансийский окрисполком просил Тюменский облисполком решить вопрос о создании дорожного участка в г. Ханты-Мансийске для своевременного ремонта местных автодорог [9, л. 178-179]. В этом вопросе власти ХМНО поддержал Ямало-Ненецкий окрисполком, принявший постановление о

создании дорожно-производственного участка в Салехарде для выполнения работ по ремонту и эксплуатации автодорог и зимников. Отличительной чертой решения властей Ямала стало заблаговременное издание решения о формировании участка в составе управления «Тюменавтодор». Архивные документы свидетельствуют, что начальник управления «Тюменавтодор» И.М. Шумуртов разослал исполкомам национальных округов сообщение о том, что документация об образовании участков будет рассмотрена в облисполкоме и направлена в Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог [13, л. 242].

Однако после обращений конца 1960-х гг. ремонтно-строительных подразделений «Тюменавтодора» на территории округа, так и не было создано. Учредительные документы, судя по всему, не прошли утверждение в Минавтошосдоре РСФСР, что во многом было связано с нехваткой лимитов министерства на материально-технические ресурсы. Как вспоминают работники центрального аппарата министерства, в начале 1969 г. в связи с предстоящим разделом министерства, осуществлялось согласование раздела имеющегося финансирования. Борьба групповых интересов шла на уровне отраслевого разделения между автомобилистами и автодорожниками. В июне 1969 г. указом Президиума ВС РСФСР Минавтошосдор был разделен на две структуры: Министерство автомобильного транспорта и Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог [17, с. 322-324]. То есть, в условиях перераспределения ресурсов Минавтошосдора региональные инициативы не получили поддержки.

В январе 1969 г. трест «Тюменнефтедорстройремонт» просил областное управление «Тюменавтодор» посодействовать в финансировании ремонта и эксплуатации автодорог в Ханты-Мансийском округе. Управление вежливо отвечало, что за счет ресурсов, по указу Президиума ВС РСФСР от 7 апреля 1959 г. и дополнений к нему от 27 августа 1968 г. «подлежат строительству и ремонту автодороги только общего пользования, сеть которых определена решением облисполкома и закреплена за производственными дорожными участками». А все остальные дороги местного значения (введенные в эксплуатацию в 1967 г. для нефтяников) в Ханты-Мансийском национальном округе классифицировались «ведомственными подъездными путями», ремонт и содержание которых должно было осуществляться за счет сил и средств ведомств, эксплуатирующих данные автодороги [3, л. 83].

Так, например, по архивным данным известно, что в 1969–1970 гг. организации ХМНО перечислили на счет управления «Тюменавтодор» 1 млн 974 тыс. руб. На ремонт автодорог округ получил всего 100 тыс. руб. на два года. В 1969 г. средства получили Кондинский и Советский районы – по 15 тыс. руб. и г. Ханты-Мансийск – 20 тыс. руб. В 1970 г. отчисления на ремонт и эксплуатацию составляли 50 тыс. руб.: Советский и Сургутский районы – по 10 тыс. руб., Ханты-Мансийск – 30 тыс. руб. [18, л. 79-80].

Руководители различных предприятий (трестов, заводов и т. д.) слабо были заинтересованы в том, чтобы отчислять часть валового дохода и стремились лавировать в условиях «невыгодных» капиталовложений в строительство и эксплуатацию автодорог. Так, например, управляющий трестом «Сургутгазстрой» в письме председателю Тюменского облисполкома К.П. Макурину и начальнику «Тюменавтодора» И.Д. Шумуртову просил пересмотреть задание об участии в строительстве и ремонте автодорог на 1969 г. в размере 33 520 тыс. руб., а также списать задолженность за 1968 г. Подобная ситуация произошла на Октябрьском рыбозаводе. Директор Зарубин отмечал в письме, что «Тюменавтодор» просит перечислить задолженность в сумме 6 366 руб. за 1968 и 1969 гг. Однако завод уже сдал бухгалтерскую отчетность управлению, и поэтому отразить расходы за этот период нет возможности, а имеющуюся задолженность «оплатить не можем и просим ее списать» [3, л. 193].

Мотивы поведения управляющих трестов и директоров заводов мы можем понять с позиции модели функционирования советской плановой экономики, описанной венгерским экономистом Я. Корнаи. Он объяснял стремление руководителей различных министерств и ведомств концентрировать ресурсы в ситуации их тотального дефицита. Управляющий трестом или директор завода не ориентировались на рыночные цены, и поэтому не сильно опасались банкротства. Их главной задачей являлось выполнение плановых заданий своими структурами. Руководители всех уровней полагали, что «их власть и престиж растут пропорционально расширению их ведомства». Не иссякающий поток государственных инвестиций (капиталовложений) считался панацеей от всех производственных проблем [16, с. 187-188]. В таком ракурсе мы можем понять, почему управляющие трестами и директора заводов не стремились участвовать в финансировании эксплуатации автодорог, а сохраняли прибыль от валовой продукции своего предприятия и перераспределяли ее на иные цели и задачи. Так, например, в 1969 г. тот же директор Октябрьского рыбозавода стремился передать отчисления от плана валовой продукции (2 200 руб.) Октябрьскому поселковому Совету на ремонт дамбы через р. Кондинку [3, л. 194]. В такой логике мы увидим нарастание «местнического» лоббизма в отдельных районах округа и стремление навязать ведомственные подходы по преодолению бездорожья управлению «Тюменавтодор».

К 1970 г. нарастают региональные противоречия между окружным и областным руководством Тюменской области по вопросу отчислений на строительство и ремонт автодорог. В своей докладной записке председатель Ханты-Мансийского окрисполкома А. Григорьева поднимала вопрос перед Тюменским облисполкомом об увеличении объемов финансирования на текущий ремонт местных автодорог. При планировании строительномонтажных работ на автодорогах Севера Тюменской области не учитывалась нарастающая протяженность сети ведомственных автодорог. На ремонт «окружных» автодорог отпускалось всего 50 тыс. руб. на год, а требовалось не менее 250. Помимо этого, в записке подчеркивалось, что национальный округ привлекается к ремонту автодорог путем

денежных взносов и «только за два последних года указанные взносы составили более 1,5 млн рублей» [5, л. 40].

Однако в ответном письме начальника «Тюменавтодора» отмечалось, что сеть автодорог общего пользования (областных и местных) определена еще в 1965 г. решением Тюменского облисполкома. В соответствии с ним, в Ханты-Мансийском округе не имелось местных дорог круглогодичного действия. И, как следствие, финансирование капитального, среднего и текущего ремонта автодорог не могло быть осуществлено в требуемом объеме [5, л. 39].

Попытка преодоления противоречий между советскими органами власти, с одной стороны, и межведомственных конфликтов, с другой стороны, предпринимается 26 марта 1970 г. на V сессии Тюменского облисполкома. В своем пленарном докладе заместитель председателя облисполкома Л.А. Янин порицал пагубную практику хозяйственных руководителей, которые «не предусматривают в сметах на строительство промышленных предприятий и других объектов капитальные вложения для долевого участия в строительстве автомобильных дорог, уклоняются от выполнения обязательных объемов дорожных работ, стремятся заменить их денежными взносами» [4, л. 11]. Признавалось, что по Тюменской области на 1 января 1970 г. среди автономных округов и районов лидером по задолженности был Ханты-Мансийский округ – 393 тыс. руб., ЯННО – 79 тыс. руб., Тобольский район – 71 тыс. руб. По Ханты-Мансийскому округу крупным должником числилось НПУ «Юганскнефть», Сургутский рыбоконсервный комбинат, Игримгаз, леспромхозы западной части округа. На Ямале это были преимущественно геологоразведочные экспедиции. Заместитель председателя исполкома от имени Тюменского областного Совета потребовал «обеспечить безусловное выполнение доведенных на 1970 г. заданий по дорожному строительству в физических объемах и денежных взносах» и до 1 июня погасить задолженность по указам Президиума ВС РСФСР [4, л. 49].

Наряду с негативными тенденциями по сбору отчислений по указу от 7 апреля 1959 г., финансовое обеспечение строителей автодорог юга Тюменской области, судя по отдельным воспоминаниям, оставалось удовлетворительным. Для прояснения ситуации исследователи обычно обращаются к воспоминаниям, но в них, к большому сожалению, не всегда можно найти удовлетворительное объяснение. Шумуртов Иван Маркович, начальник управления «Тюменавтодор» в 1962–1973 гг. не оставил подробных воспоминаний. В отрывочных воспоминаниях начальника управления в 1973–1978 гг. В.П. Малкова эта проблема не определялась как главная, отмечалось только, что «успех дела на протяжении моей работы решали люди» [15, с. 307-309]. Начальник управления (объединения) «Тюменавтодор» в 1981–1995 гг. Ю.В. Куренков признавал, что «денег было “завались”, но не хватало катастрофически материалов...» [15, с. 313-323]. Проблема нехватки финансирования или конфликтность отчислений в «дорожный фонд» по указу



1959 г. первыми руководителями «Тюменавтодора» не озвучивалась, однако это можно объяснить, как отрывочным характером памяти отдельного человека, так и значительными недостатками интервьюирования.

Тем не менее проблема неучастия ряда предприятий в финансировании ремонта и строительства автодорог, которую обсуждали на сессии облисполкома, оставалась в практической плоскости нерешенной. Три группы межведомственных конфликтов, наглядно показывая на примере предприятий Тюменского Севера многообразие регионального лоббизма в: 1) нефтяной промышленности, 2) сельском и 3) лесном хозяйстве.

Наиболее показательная ситуация с отчислениями в условный «дорожный фонд» Тюменской области сложилась с нефтепромысловыми управлениями Главтюменнефтегаза. Так, в апреле 1970 г. начальник НПУ «Правдинскнефть» Г.Г. Ремеев в своем письме подчеркивал, что «областное управление не имеет в районах Крайнего Севера автодорог на своем балансе» и не занимается строительством новых автодорог по своим титульным спискам. Наоборот, «все дороги строятся и содержатся» за счет управлений Главтюменнефтегаза. Поэтому Г.Г. Ремеев ставил вопрос о законности применения указа от 7 апреля 1959 г. и выставлении счета на 1970 г. в размере 31 тыс. руб. [5, л. 139]. В июне того же года начальник НПУ «Шаимнефть» А.А. Горячев в своем письме высказал мнение согласное с мнением коллеги по отрасли, и также настаивал на том, что управление «Тюменавтодор» «на местные нужды денег не выделяет» и предложил передать отчисления АТК и НПУ «Шаимнефть» Урайскому горисполкому на обеспечение строительства внутригородских автодорог [5, л. 220].

Несмотря на прагматичные предложения нефтяных менеджеров, законодательство все-таки находилось на стороне управления «Тюменавтодор». Наиболее резкие заявления сделал в своем письме начальник Полярно-Уральской геологоразведочной экспедиции Г. Пономарев (п. Полярный в ЯННО). Он отмечал, что организация находится в тундре у подножия Уральских гор, оторвана от населенных пунктов и работает в условиях бездорожья, где отсутствуют вообще какие-либо круглогодичные пути сообщения. Геологоразведчики Полярного Урала считали выставление счета необоснованным и нелогичным [6, л. 47].

Вторую группу межведомственных конфликтов порождала практика взимания отчислений с предприятий сельского хозяйства. Так, например, в июле 1971 г. совхоз «Шаимский» НГДУ «Шаимнефть» просил пересмотреть объем работ в размере 1975 руб., т. к. совхоз самостоятельно ремонтирует закрепленные участки автодорог и мостов. Фактические траты совхоза составляли 12 тыс. руб., а само сельхозпредприятие являлось планово-убыточным. Однако, действуя по инструкции, управление «Тюменавтодор» не делало исключений в отношении автодорог нерентабельных предприятий. Для областного управления – это внутрихозяйственные подъездные пути, которые не относились к дорогам общего пользования [7, л. 249, 280].

Третью группу составляют конфликты управления «Тюменавтодор» с предприятиями лесного хозяйства. Оригинальная ситуация сложилась с Междуреченским леспромхозом. В октябре 1971 г. леспромхоз в письме Тюменскому облисполкому отмечал, что строит бетонную автодорогу от железнодорожной станции Устье-Аха до речной пристани поселка общей протяженностью 5,6 км., из которых в 1970–1971 гг. было уже построено 5 км. В письме подчеркивалось, что «строительство данной дороги возложено на леспромхоз вышестоящими организациями, видимо, по согласованию с облисполкомом и окрисполкомом». Призывая к справедливости, предприятие просило пересмотреть вопрос о взносах на ремонт и строительство автодорог общего пользования и зачесть укладку бетонной автодороги до пристани Устье-Аха. Судя по всему, «Тюменавтодор» игнорировал поступающие письма и не предоставлял ответа. Леспромхоз обратился в ВС РСФСР с призывом к справедливости в долевом участии ремонта и строительства автодорог и ходатайствовал о пересмотре взноса по предприятию [7, л. 123-124]. В конечном итоге, проблема не была разрешена положительно. Начальник управления «Тюменавтодор» утвердительно отвечал, что для освобождения леспромхоза «от участия в дорожном строительстве в соответствии с указом нет оснований» [7, л. 122].

Таким образом, среди практик администрирования в финансировании эксплуатации автодорог Тюменского Севера можно выделить следующие:

- директивное планирование дорожно-строительных работ на год осуществлялось Тюменским облисполкомом и далее задание по долевному участию в ремонте и строительстве автодорог «спускалось» по округам и районам области;

- указы Президиума ВС РСФСР от 7 апреля 1959 г. и 27 августа 1968 г. использовались как своеобразная «дорожная повинность» предприятий и организаций, у которых имелась автодорожная техника. В лучшем случае, они участвовали в отчислении денежных взносов. Эти указы сохраняли преемственность в истории транспортного освоения Советского Союза и в определенной степени вносили коррективы в советский опыт автодорожного строительства. Теперь к ремонту и строительству автодорог в округе не привлекалось население сельской местности в порядке мобилизации так, как это было в предшествующий период транспортного освоения [1, с. 63-64];

- правоприменительная практика в отношении указа от 7 апреля 1959 г. и инструкции Минавтодора РСФСР содействовала и регламентировала сбор средств на ремонт и строительство автодорог;

- сознательное создание дефицита средств региональными советскими органами власти в финансировании программ текущего и капитального ремонта ведомственных автодорог Тюменского Севера как на месторождениях, так и в городах;

- отсутствие гибкости советского законодательства в использовании поступавших средств по указам Президиума ВС РСФСР от 7 апреля 1959 г. и 27 августа 1968 г. на эксплуатацию автодорог;

– применение областным производственным управлением «Тюменавтодор» штрафных санкций в отношении предприятий автономных округов (штрафы на руководителей предприятий, выплата пени по неуплате в срок и т. д.).

В межведомственном противостоянии управления «Тюменавтодор» с предприятиями и организациями ХМНО и ЯННО советские органы власти оставались, как правило, на стороне автодорожников. Активно лоббировали свои отраслевые интересы нефтяники. Их руководители на областных и профсоюзных форумах (в лице заместителя начальника Главтюменнефтегаза Е.И. Павлова и др.) настаивали на необходимости сбросить «бремя» финансирования строительства и эксплуатации автодорог юга области, предлагая сосредоточить ресурсы на форсированном освоении месторождений, или же сохраняя отчисления на локальном уровне, – в районном или городском бюджете с последующим финансированием строительства и ремонта местных автодорог [2, л. 33].

Нерешенность вопроса с ведомственной сетью автодорог Тюменского Севера на начальном этапе нефтегазового освоения породила комплекс проблем с их дальнейшей эксплуатацией (ремонт и содержанием). Игнорирование предложений «снизу» от управленцев различных отраслей народного хозяйства Тюменского Севера (нефтяной промышленности, сельского и лесного хозяйства и др.) вызывало сопротивление хозяйственных руководителей, приводившее к саботированию решений региональных властей по отчислениям в «дорожный фонд» области и нарастанию задолженности предприятий.

### Литература

1. Веселов С.И. Предпосылки формирования дорожно-строительной отрасли в Ханты-Мансийском национальном округе в 1930–1950-е гг. // Накануне «Большой нефти»: Югра в послевоенные годы (1945–1950-е гг.). Сб. науч. ст. Екатеринбург: Альфа Принт, 2020. С. 61-71.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 3917. Оп. 1. Д. 28.
3. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 814. Оп. 1. Д. 4852.
4. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4863.
5. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5004.
6. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5005.
7. ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 5136.
8. Государственный архив Югры (ГАЮ). Ф. 1. Оп. 1. Д. 1012.
9. ГАЮ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 947.
10. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 6141.
11. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 14.
12. ГАЮ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 944.
13. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 3. Оп. 2. Д. 55.

14. Дороги России. Исторический аспект. М.: Крук, 1996. 408 с.
15. Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень: Слово, 1999. С. 307-309, 313-323.
16. Корнаи Я. Социалистическая система. Политическая экономия коммунизма. Пер. с англ. М.: Журнал Вопросы экономики, 2000. 672 с.
17. Костылев В. Алексей Николаев. М.: Молодая гвардия, 2010. 453 с.
18. Муниципальный архив г. Сургута (МАГС). Ф. 88. Оп. 1. Д. 193.
19. Митрохин Н. Очерки советской экономической политики в 1965–1989 годах. Т. 1. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 504 с.
20. МАГС. Ф. 102. Оп. 1. Д. 107. Л. 159.
21. Некрасов В.А. «Нефтегазовый приз», групповые интересы, ресурсная рента и проект экспорта природного газа // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2018. № 6(57). С. 179-187.
22. Некрасов В.Л., Хромов Е.А. Партийные, региональные и ведомственные группы интересов в формировании политики освоения Западно-Сибирской нефтегазовой провинции (1961–1965 гг.) // Вестник Томского государственного университета. История. 2008. № 2(3). С. 45-53.
23. Хромов Е.А. Влияние реформы управления промышленностью и строительством на функционирование нефтегазового комплекса СССР в конце 1950-х – первой половине 1960-х гг. // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с межд. уч. Курган: Курганский Дом печати, 2016. С. 154-170.

### References

1. Veselov, S.I. (2020). Predposy`lki formirovaniya dorozhno-stroitel`noj otrasli v Xanty`-Mansijskom nacional`nom okruge v 1930–1950-e gg. *Nakanune «Bol`shoj nefiti»: Yugra v poslevoenny`e gody` (1945–1950-e gg.)*. Sb. nauch. st. Ekaterinburg: Al`fa Print, S. 61-71. (in Russ.).
2. Gosudarstvenny`j arxiv social`no-politicheskoy istorii Tyumenskoj oblasti (GASPITO). F. 3917. Op. 1. D. 28. (in Russ.).
3. Gosudarstvenny`j arxiv Tyumenskoj oblasti (GATO). F. 814. Op. 1. D. 4852. (in Russ.).
4. GATO. F. 814. Op. 1. D. 4863. (in Russ.).
5. GATO. F. 814. Op. 1. D. 5004. (in Russ.).
6. GATO. F. 814. Op. 1. D. 5005. (in Russ.).
7. GATO. F. 814. Op. 1. D. 5136. (in Russ.).
8. Gosudarstvenny`j arxiv Yugry` (GAYu). F. 1. Op. 1. D. 1012. (in Russ.).
9. GAYu. F. 1. Op. 1. D. 947. (in Russ.).
10. GASPITO. F. 124. Op. 1. D. 6141. (in Russ.).
11. GATO. F. 1933. Op. 1. D. 14. (in Russ.).

12. GAYu. F. 1. Op. 1. D. 944. (in Russ.).
13. Gosudarstvennyj arxiv Yamalo-Neneczkogo avtonomnogo okruga. F. 3. Op. 2. D. 55. (in Russ.).
14. Dorogi Rossii. Istoricheskij aspekt. (1996). M.: Kruk, 408 s. (in Russ.).
15. Ivanov, O.V., & Ivanenko, A.S. (1999). Istorija avtomobilnyx dorog Tyumenskoj oblasti. Tyumen': Slovo, S. 307-309, 313-323. (in Russ.).
16. Kornai, Ya. (2000). Socialisticheskaya sistema. Politicheskaya e`konomiya kommunizma. Per. s angl. M.: Zhurnal Voprosy` e`konomiki, 672 s. (in Russ.).
17. Kostylev, V. (2010). Aleksej Nikolaev. M.: Molodaya gvardiya, 453 s. (in Russ.).
18. Municipalnyj arxiv g. Surguta (MAGS). F. 88. Op. 1. D. 193. (in Russ.).
19. Mitroxin, N. (2023). Ocherki sovetskoj e`konomicheskoy politiki v 1965–1989 godax. T. 1. M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 504 s. (in Russ.).
20. MAGS. F. 102. Op. 1. D. 107. L. 159. (in Russ.).
21. Nekrasov, V.A. (2018). «Neftegazovyj priz», gruppovy`e interesy`, resursnaya renta i proekt e`ksporta prirodnogo gaza. *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. № 6(57). S. 179-187. (in Russ.).
22. Nekrasov, V.L., & Xromov, E.A. (2008). Partijny`e, regionalny`e i vedomstvenny`e gruppy` interesov v formirovanii politiki osvoeniya Zapadno-Sibirskoj neftegazovoj provincii (1961–1965 gg.). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorija*. № 2(3). S. 451-53. (in Russ.).
23. Xromov, E.A. (2016). Vliyanie reformy` upravleniya promyshlennostyu i stroitel`stvom na funkcionirovanie neftegazovogo kompleksa SSSR v konce 1950-x – pervoj polovine 1960-x gg. *Rossijskaya neft`: istoriya i sovremennost`*: sb. st. Vseros. nauch. konf. s mezhd. uch. Kurgan: Kurganskij Dom pečati, S. 154-170. (in Russ.).

дата поступления: 12.11.2023

дата принятия: 03.12.2023

© Веселов С.И., 2024