Формирование кадров дорожных строителей в период транспортного освоения нефтедобывающих районов Западной Сибири (1963–1977 гг.)

УДК 625.7/.8(091)(571.122)

doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-4/29-41

Статья посвящена истории формирования кадров дорожных строителей в период транспортного освоения нефтегазовых месторождений на Севере Западной Сибири. Необходимость возведения транспортной инфраструктуры в нефтедобывающих районах поставило задачу ускоренного формирования кадрового состава автодорожных предприятий. Автор статьи акцентирует внимание на том, что под руководством советского правительства, Минтрансстрой СССР осуществил подбор руководителей, квалифицированных инженерно-технических кадров и рабочих строительных трестов, которые создали развитую сеть автомобильных дорог в северных районах Западной Сибири.

*кадровое обеспечение,
дорожные строители,
транспортное
освоение,
автодорожное
строительство,
Западная Сибирь,
дорожно-
строительные
предприятия,
Минтрансстрой,
Главдорстрой,
трест*

Проблеме кадрового обеспечения добывающих и строительных отраслей Западно-Сибирского нефтегазового комплекса посвящена обширная научная литература. В работах сибирских историков анализировались организационные и кадровые проблемы в нефтегазовой промышленности и строительной индустрии Севера Западной Сибири [1; 5; 7; 8; 9; 15]. В настоящее время имеется одна обобщающая работа нижегородских историков по развитию автодорожного строительства в 1960–1980-е гг. на территории крупнейшего Самотлорского нефтяного месторождения, где было построено «кольцо» автодорог, охватывающее озеро Самотлор [19]. В этой работе были рассмотрены главным образом методы строительства автодорог в болотистой местности, материально-техническое снабжение и социально-бытовое обеспечение дорожно-строительных предприятий, осваивавших Самотлорское месторождение нефти. Однако формирование кадров в автодорожном строительстве оказалось вне поля специальных исторических исследований. В данной статье мы попытаемся осветить основные формы комплектования дорожных строителей на Севере Западной Сибири.

С начала нефтегазового освоения строительству автодорожных коммуникаций и кадровому обеспечению строительного-монтажных организаций придавалось решающее значение в большинстве партийно-правительственных постановлений, касающихся становления и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Главную роль в начале формирования кадров дорожных строителей сыграло постановление Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 гг., так как именно в его директивах была поставлена задача Совету Министров РСФСР осуществить строительство автодороги Тюмень – Тобольск –

Для цитирования:
Веселов С. И. Формирование кадров дорожных строителей в период транспортного освоения нефтедобывающих районов Западной Сибири (1963–1977 гг.) // Известия Восточного института. 2018. № 4. С. 29–41. doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-4/29-41

¹ Государственный производственный комитет по транспортному строительству СССР.

² СУ – Строительное управление.

³ УС – Управление строительства.

⁴ Государственный архив социально-политической истории Тюменской области.

⁵ Архивный отдел Администрации г. Сургута.

Сургут. Генеральным подрядчиком этой автодороги был официально утверждён Гострансстрой СССР¹. В качестве ускоренного создания автодорожных предприятий, совнархозам, министерствам и ведомствам поручалось освобождать от работы в порядке перевода работников, изъявивших желание перейти на постоянную работу в строительномонтажные организации, находящиеся в Тюменской области [14, с. 299].

В феврале 1965 г. на Севере Западной Сибири были сформированы первые дорожно-строительные организации Гострансстроя: СУ-904² в г. Сургуте и СУ-905 в г. Урае, которые входили в состав УС-1³ в г. Петропавловске. Помимо этих организаций, вспомогательные функции при возведении автодорог выполняли транспортные организации АБ-92 и АБ-93 (АОАГС. Ф. 202. Оп. 1. Д. 1. Л. 58–59). С первых дней производственной деятельности в новых предприятиях проявился дефицит квалифицированных кадров дорожных строителей. Например, Урайское СУ-905, которое сооружало автодорогу Урай – нефтепромысел Трёхозёрный, испытывало недостаток рабочих кадров: из 104 чел. по плану, фактически работало – 84 чел., что составляло 80% укомплектованности кадрами (ГАСПИТО⁴. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 17). Преобладающей формой комплектования рабочими кадрами в Урайском СУ-905 являлся приём на месте. Вновь сформированное управление отличала низкая производственная дисциплина. В связи с этим, в СУ-905 отмечалось множество простоев дорожно-строительной техники по причине нехватки рабочих специальностей: машинистов экскаватора, автокрана (ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 1. Л. 18.). Уже с осени 1965 г. отдел кадров СУ-905 активно приглашал рабочих на дорожно-строительные участки Шаймских нефтепромыслов из г. Свердловска. В качестве вспомогательной рабочей силы на строительстве автодорог использовались студенты инженерно-строительных факультетов, которые прибывали в составе строительных отрядов, а также с целью прохождения производственной практики (ГАСПИТО. Ф. 3640. Оп. 1. Д. 3. Л. 19).

Тем не менее не все подразделения испытывали острый недостаток рабочих кадров. Например, в 1965 г. численность работников Сургутского СУ-904 насчитывала 266 чел., что составляло 100% укомплектованность. Приём в основном осуществлялся на месте отделом кадров управления. В течение 1965 г. было принято 419 рабочих, а уволено всего 186. Текучесть кадров по СУ-904 составляла 44%, которая в основном объяснялась неудовлетворённостью дорожных строителей жилищно-бытовыми условиями. Таким образом, обеспеченность рабочими кадрами в СУ-904 составляла 114% (АОАГС⁵. Ф. 100. Оп. 1. Д. 5. Л. 150).

Существенное влияние на формирование кадров дорожных строителей указанных подразделений оказывала труднодоступность и оторванность от УС-1, которому они подчинялись. Это управление находилось в г. Петропавловске Казахской ССР, что затрудняло координацию дорожно-строительных работ на Севере Западной Сибири. Поэтому в октябре 1965 г. Гострансстрой СССР был преобразован в общесоюзное Министерство транспортного строительства (Минтрансстрой). В связи с этим изменилась система управления автодорожным строительством, что впоследствии оказало влияние на формирование кадров дорожно-строительных предприятий на

Севере Западной Сибири. В ноябре 1965 г. на базе СУ-904 и СУ-905 был организован новый трест «Тюменьдорстрой» в г. Тюмени (ГАТО⁶. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 14).

⁶ Государственный архив Томской области.

Костяк аппарата управления треста был сформирован путём перевода инженерно-технических работников (ИТР) из других дорожно-строительных подразделений Минтрансстроя. Вследствие этого переводом из УС-1 во вновь организованный трест «Тюменьдорстрой» был назначен управляющим Ю. В. Юшков. К его заслугам относится как создание сети автодорог в целинных и залежных землях Северного Казахстана, так и закладка фундамента автодорожной сети в нефтедобывающих районах Тюменской области [10, с. 392]. Главным инженером треста был назначен квалифицированный инженер-строитель дорог С. И. Забелин. По мнению участников дорожно-строительной эпопеи, «это был замечательный сплав опыта и знаний» [12, с. 62].

В 1966 г. в структуре треста были организованы ещё два строительных подразделения СК-102 (Тюмень) и СУ-909 (Нижневартовск). Эти организации требовалось укомплектовать ИТР и рабочими кадрами. Определяющую роль в подборе кадров строительных управлений сыграл дорожно-строительный главк – Главдорстрой. Например, из предприятий Главка на должность главного инженера СУ-909 был переведён Б. Ф. Илясов, а начальником управления – Ю. Г. Шереметьев (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 237–240).

На пионерном этапе производственной деятельности в тресте отмечалась нехватка ИТР с высшим образованием, что заставляло отдел кадров предприятия занижать требования к кандидатам и принимать на должности в отделы аппарата треста «Тюменьдорстрой» лиц без высшего образования. Так, за четыре месяца 1966 г. в тресте было назначено на инженерно-технические должности 10 практиков (инженер ОГМ, экономист планового отдела, техники ОТиЗ). Кроме того, в тресте допускался приём на работу специалистов, по образованию и опыту работы не имевших отношения к автодорожному строительству, что ухудшало качественный состав ИТР. Поэтому в мае 1966 г. Главдорстрой обязал руководство треста устранить недостатки в подборе и расстановке основного состава ИТР (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8. Л. 191).

Во второй половине 1960-х гг. подавляющей формой комплектования кадров в тресте «Тюменьдорстрой» являлся приём на месте и перевод из подведомственных организаций Главдорстроя. Например, в 1966 г. трест выполнял планы по приёму на месте за счёт местного населения и не имел потребности в оргнаборе. Тем не менее в подразделениях треста отмечалась высокая текучесть рабочих кадров. Основными факторами текучести в дорожно-строительных управлениях являлись преимущественно неудовлетворительные социально-бытовые условия: отсутствие жилья, детских дошкольных учреждений и т. д. В 1966 г. текучесть рабочих в тресте «Тюменьдорстрой» составляла 81,9% (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 96).

По данным историка Н. Ю. Гавриловой, среди строителей нефтегазодобывающих районов Тюменской области отмечалась самая высокая текучесть кадров: в 1964 – 32%, 1965 – 88%, 1966 – 94% [4, с. 107]. В 1966 г. сменяемость рабочих кадров в тресте «Тюменьдорстрой» находилась на уровне 81% (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а. Л. 95). Однако в 1968–1970 гг. прослеживается повышение текучести рабочих ка-

⁷ Российский государственный архив экономики.

дров до 95%, вследствие необеспеченности жильём и сменой места жительства из-за сложного северного климата (РГАЭ⁷. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 176. Л. 107). Особенно на этом фоне выделялась высокая кадровая текучесть в среде водительского состава автобаз треста. Ввиду этого обстоятельства, Главдорстрой выражал обеспокоенность, что трест «Тюменьдорстрой» допустил повышенную текучесть шофёрских кадров – 60,1% (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 1. Д. 2293. Л. 12).

Важным направлением обеспечения рабочей силой строительных подразделений треста являлась подготовка и повышение квалификации. В 1968 г. водители 2 и 3 классов автобаз треста повышали свою квалификацию через местные школы ДОСААФ. Рабочие, получавшие более сложные дорожные специальности, которые требовали длительной подготовки, проходили обучение в технических школах Минтрансстроя СССР (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 1. Л. 121).

Самой трудной задачей в комплектовании кадров треста «Тюменьдорстрой» являлось формирование костяка ИТР. По данным уральских историков В. В. Алексеева, Е. В. Логунова, П. П. Шабанова, приём кадров в строительных организациях Западно-Сибирского нефтегазового комплекса осуществлялся посредством заявок в высшие и средне-специальные учебные заведения. Менее значимым в формировании кадров ИТР являлся оргнабор и общественный призыв. Самой массовой формой привлечения ИТР в строительные организации нефтегазового комплекса являлось трудоустройство по вызову принимающей организации [1, с. 71–72].

В тресте «Тюменьдорстрой» корпус ИТР формировался путём заявок в Минтрансстрой СССР и учебные заведения. Так из 140 специалистов, прибывших в трест: 6 с высшим образованием, 14 имели среднее техническое образование. Особенно массовым являлся перевод из других ведомств Минтрансстроя или вызов работника самим предприятием. За 1967 г. поступило 120 специалистов-дорожников из Минтрансстроя (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 6). С 1968 г. сократилось количество специалистов, переведённых из Минтрансстроя – до 58 чел. Однако увеличилось число специалистов, прибывавших из учебных заведений – до 44 (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 7).

Причиной роста числа специалистов с высшим образованием послужило начало подготовки по техническим направлениям в Тюменском индустриальном институте в сентябре 1966 г. по специальности «инженер-строитель дорог» на кафедре автомобильных дорог [2, с. 77]. Поэтому часть специалистов из строительных управлений треста повышали образовательный уровень на заочном отделении института. Так, за 1967–1968 гг. в тресте «Тюменьдорстрой» поступило на работу 6 специалистов с высшим заочным образованием из ТИИ – Тюменского индустриального института (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 8–9).

Во второй половине 1960-х гг. штат инженерно-технических должностей в тресте «Тюменьдорстрой» постоянно увеличивался. Ещё в 1966 г. в период организации в тресте было замещено 307 из 346 имевшихся штатных единиц, то есть трест был укомплектован кадрами ИТР всего на 83,4%. Тогда как в 1967 г. штат ИТР был замещен на 95%; в 1968 – на 88 % (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 139. Л. 101). Одновременно с этим неустойчивая ситуация с замещением штатных должностей в подразделениях приводила к тому, что отдел кадров треста был вы-

нужден принимать ИТР без высшего и средне-специального образования.

В статистике Главдорстроя и треста «Тюменьдорстрой» такими работниками числились практики. До 1968 г. включительно количество практиков в тресте стабильно уменьшалось за счёт приобретения ими высшего или средне-специального образования по сокращённой программе выбранной дорожной специальности. Тем не менее в 1968–1970 гг. увеличивается количество практиков с 41 до 86 человек, то есть с 11,8% до 19,6% от общей штатной численности ИТР в тресте. Между тем руководство треста «Тюменьдорстрой» в целом фактически не запрещало трудоустройство работников без высшего образования и всячески уверяло Главдорстрой, что принятые на работу практики со своими задачами справлялись, и необходимости для их замены не было (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 45. Л. 4).

Среди основных учебных заведений, которые вели подготовку дорожных строителей, были Сибирский автомобильно-дорожный институт им. Куйбышева (СибАДИ), Томский инженерно-строительный институт, Харьковский автомобильно-дорожный институт, Куйбышевский техникум транспортного строительства, Московский автодорожный институт, Хабаровский политехнический институт (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 106. Л. 10). К примеру, в 1969 г. административно-управленческий состав сургутского СУ-904 представляли дипломированные специалисты следующих вузов: СибАДИ – 3, Харьковский инженерно-строительный институт – 1, Томский инженерно-строительный институт – 1, Свердловский автодорожный техникум – 1, Дальневосточный политехнический институт – 1, Уфимский индустриальный техникум – 1, Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта – 1 (АОАГС. Ф. 100. Оп. 1. Д. 32. Л. 36).

Преобладание среди выпускников вузов СибАДИ в 1960-х гг. в подразделениях треста «Тюменьдорстрой», по нашему мнению, объясняется тем, что институт являлся крупнейшим вузом по подготовке кадров для строительства автодорожных объектов в регионах Сибири и Дальнего Востока. СибАДИ готовил инженеров-строителей по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов» (со специализациями «Автомобильные дороги» и «Городские дороги») и «Мосты и тоннели». С 1930 г. по начало 1990-х гг. институт подготовил более 7000 тыс. инженеров-строителей дорог и мостов [6, с. 382–383].

Однако решить кадровую проблему строительных организаций нельзя было только при помощи вузов соседних областей. Правительственным постановлением от 3 февраля 1966 г. «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966–1970 годы» расширился индустриальный институт в г. Тюмени, который в том числе готовил кадры дорожных строителей. В 1966–1968 гг. профессорско-преподавательскому составу выделялось 340 квартир из областного фонда. В 1966–1970 гг. эти меры позволили увеличить подготовку кадров строителей в ТИИ с 5919 до 9712 человек [11, с. 64–65].

Медленно развивалась система профессионально-технического образования в автономных округах Тюменской области. В 1970 г. Ханты-Мансийский окрисполком принял решение от 5 марта № 44 «О состоянии и мерах дальнейшего улучшения подготовки в про-

⁸ Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа.

фессионально-технических училищах округа» (ГАХМАО⁸. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1012. Л. 4–8). В решении отмечалось, что среди действующих ГПТУ № 17 (г. Сургут), ГПТУ № 10 (Ханты-Мансийск), ГПТУ № 18 (г. Урай), СПТУ № 8 (Ханты-Мансийск), где готовились кадры строителей недостаточно уделялось внимания вопросам комплектования контингентов учащихся. В профессионально-технических училищах подготовка велась на устаревшей технике, которая уже не применялась в строительном производстве. В училищах был слабо укомплектован преподавательский состав профтехучилищ. Из 25 преподавателей только 4 имели высшее образование, из 54 мастеров производственного обучения 18 человек не имели соответствующего образования. Учебно-материальная база училищ не отвечала всем требованиям теоретического и производственного обучения (ГАХМАО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1012. Л. 6–8).

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. стремительно возрастали темпы автодорожного строительства в районе Самотлорского нефтяного месторождения в связи с началом ввода в эксплуатацию месторождения предприятиями Главтюменнефтегаза. В связи с этим в дорожно-строительные подразделения требовались новые кадры. Освоение Самотлора было поручено СУ-909, который постепенно увеличивал кадровый состав ИТР и рабочих на основных строительных участках. Главной формой комплектования в СУ-909 являлось трудоустройство на месте и перевод из предприятий, подведомственных Главдорстрою. Так, на 1969 г. в нижевартовском СУ-909 числилось всего 402 работника (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 1566. Л. 269). Но уже в 1971 г. численность ИТР и рабочих в СУ-909 возросла до 561 человека (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 186Д. Л. 31).

Кроме того, из СУ-909 выделился мегионский участок, на базе которого было создано СУ-920 в п. Мегион [17, с. 4]. Пример СУ-920 показывает, что большинство первых руководителей прибывало переводом из других предприятий Минтрансстроя. При этом существенная заслуга в воспитании руководящих работников в дорожно-строительных предприятиях на Севере Западной Сибири принадлежала управляющему трестом Ю. В. Юшкову.

В апреле 1971 г. вновь организованное СУ-920 возглавил Г. В. Тулинцев, дорожный строитель, прибывший из г. Куйбышева. По рекомендации Ю. В. Юшкова прежний руководитель был снят с должности начальника управления из-за постоянных конфликтов с инженерно-техническими работниками СУ-920 и некоторых разногласий с руководством треста. В конце 1972 г. начальником СУ-920 был назначен Ю. С. Ярошенко. Он был переведён из подведомственной Главдорстрою дирекции строительства автодорог в г. Ульяновске. Новый начальник управления сформировался как руководитель ещё в тресте «Курскдорстрой». Поэтому Ю. В. Юшков доверил ему возведение поселка СУ-920 и строительство автодорог к нефтяным месторождениям Нижневартовского района. Впоследствии Ю. С. Ярошенко стал первым председателем Мегионского горисполкома [3, с. 248].

По воспоминаниям начальника СУ-932 треста «Тюменьдорстрой» Е. Ф. Шинкаренко, управляющий трестом Ю. В. Юшков оказал влияние на становление и карьерный рост многих руководителей автодорожного строительства Тюменской области. В частности, Юрий Владимирович «привёз» из дальних странствий Сергея Харитоновича

Ганоева, когда строилась дорога Афганистан – СССР. Он проявил себя инициативным водителем самосвала на этой стройке. В дальнейшем, когда Ю. В. Юшков возглавил трест «Тюменьдорстрой», он поручил С. Х. Ганоеву руководство АБ-93⁹ в Урае, потом повысил до начальника СК-102¹⁰, которая вела строительство автодороги областного значения Тюмень – Тобольск. Однако из-за непомерных карьерных амбиций был уволен тем же Ю. В. Юшковым [13, с. 69]. Управляющий трестом осуществлял тщательный подбор руководящих кадров. Показательно, что на должность заместителя в 1971 г. был переведён в трест В. Г. Рябченко, который до этого проявил себя на строительстве автодорог в Киргизии и Казахстане. [16, с. 16].

Однако работа с кадрами в тресте «Тюменьдорстрой» имела некоторые недостатки. Отдел кадров треста часто не проявлял должного внимания к подбору руководителей второго эшелона – главных инженеров строительных управлений и спецколонн. В 1971 гг. парторганизация треста «Тюменьдорстрой» отмечала, что руководители строительных подразделений, ИТР отделов треста недостаточно эффективно работают, проявляют пассивность в решении производственных вопросов. Начальник отдела главного механика треста «Тюменьдорстрой» мало уделял внимания строительным подразделениям, что приводило к неэффективному использованию дорожно-строительной техники и своевременному обеспечению запасными частями (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 1. Л. 87).

Отдел кадров треста минимально изучал деловые и моральные качества работников, которые выдвигались на руководящие должности. Главные инженеры тюменской СК-102 и сургутской СК-53 слабо исполняли свои должностные обязанности. Например, главный инженер СК-53 грубо обращался со своими подчинёнными, что приводило к постоянным конфликтам в коллективе дорожных строителей. Поэтому в 1971 г. от работников спецколонны поступила жалоба с 52-мя подписями, которые требовали смещения главного инженера спецколонны (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 1. Л. 91–92).

Вместе с тем в начале 1970-х гг. был сформирован достаточный резерв ИТР для выдвижения на руководящие должности. Но не все работники справлялись с возложенными на них обязанностями. К примеру, в 1971 г. с поста главного инженера строительных подразделений были сняты два человека. Одновременно с этим были достигнуты некоторые успехи в кадровом обеспечении автодорожного треста. На предприятии была снижена текучесть кадров до 85% (в 1970 г. – 95%). Этому способствовало улучшение жилищно-бытовых условий в общежитиях строительных управлений. Однако не был решён вопрос обеспечения жильём семейных работников. Это стало причиной оттока ИТР из треста общей численностью 214 человек (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 27–28).

В начале 1970-х гг. трест «Тюменьдорстрой» испытывал недостаток рабочих кадров в наиболее востребованных дорожных специальностях. Так, в 1972 г. не хватало 79 шофёров, 14 машинистов экскаватора, 10 машинистов бульдозера. Для решения проблем с обеспечением рабочими кадрами в тресте был организован учебный пункт. Однако в учебном пункте числился всего один человек – директор пункта. В пункте не имелось собственного помещения для подготовки рабочих. Поэтому учебный пункт треста «Тюменьдорстрой» направлял рабо-

⁹ АБ – автобаза.

¹⁰ СК – специализированная колонна.

чих для подготовки в учебный комбинат г. Тюмени. В 1971–1972 гг. через учебный пункт прошло 152 шофёра (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2. Л. 28).

Характерной особенностью треста «Тюменьдорстрой» стала активная работа по выдвижению молодых специалистов. В 1972 г. на вышестоящие должности было назначено 7 инженерно-технических работников (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 543. Л. 14). Для координации работы молодых специалистов в строительных подразделениях треста организовывались Советы молодых специалистов. Деятельностью советов руководили главные инженеры трестов и управлений. Работа, проводимая с молодыми специалистами, способствовала их профессиональному росту и повышению деловых качеств. Например, в 1972 г. Главдорстрой отмечал работу советов молодых специалистов в тресте «Тюменьдорстрой», так как именно молодым специалистам принадлежала заслуга во внедрении технологии строительства автодорог на «плавающей насыпи» (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 900. Л. 12). К примеру, в СУ-909 бригадир комсомольско-молодёжной бригады В. Г. Лейтланд, молодой специалист, прибывший в 1967 г. на строительство автодорог Самотлорского месторождения, стал активно внедрять технологию строительства автодорог на «плавающих насыпях». Впоследствии он занимал должность главного инженера треста «Нишневартовскдорстрой», руководил трестом «Тюменьдорстрой». В 1990–1991 гг. он занимал должность заместителя Министра транспортного строительства СССР [18, с. 54].

Вместе с тем в дорожно-строительных подразделениях треста «Тюменьдорстрой» прослеживалась высокая текучесть и недостатки в комплектовании квалифицированными рабочими кадрами, особенно водителями в автобазах. В 1974 г. в АВ-100 было принято 80 чел., а уволилось к концу года 103 чел. Соответственно снижался коэффициент использования автопарка до 0,54 вместо планового 0,59 (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 23–24). Строительные подразделения не имели возможности вести дорожно-строительные работы в две смены из-за отсутствия основных рабочих специальностей. Так, СУ-917 в п. Стрежевом не было полностью укомплектовано водителями автомашин и механизаторами дорожно-строительных машин (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 4. Л. 28).

Если в 1974 г. сменяемость рабочих кадров составляла 18%, то к 1975 г. достигла 23% по тресту. Сложная ситуация с рабочими кадрами объяснялась разрастанием территории транспортного освоения. В 1975 г. в тресте «Тюменьдорстрой» было создано самое отдалённое строительное управление – СУ-934 в Надыме, где не имелось минимальных социально-бытовых условий (ГАСПИТО. Ф. 2697. Оп. 1. Д. 4. Л. 36–37). Основными причинами текучести кадров треста являлся хронический недостаток жилья, детских дошкольных учреждений, холодные автобусы при развозке дорожных строителей на отдалённые участки сооружения транспортных объектов (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5. Л. 3).

С целью пополнения рабочими кадрами подразделений трест «Тюменьдорстрой» систематически делал объявления в местных и областных газетах. Результатами кампании общественного призыва становилось вливание новых кадров рабочих в коллективы дорожных строителей. За 1975 г. отдел кадров треста по общественному

призыву набрал 678 механизаторов в строительные подразделения (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 249). К концу IX пятилетки трест «Тюменьдорстрой» достиг качественного и количественного улучшения состава ИТР. С середины 1970-х гг. на должности мастеров и производителей работ назначались специалисты, окончившие институты и техникумы (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 231г. Л. 250). Штат инженерно-технических работников треста «Тюменьдорстрой» постоянно расширялся в связи с ростом автодорожного строительства в северных районах Тюменской области. Если в 1971 г. штат аппарата треста составлял 460 единиц, то в 1975 г. возрос до 625 (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1219. Л. 2).

Во второй пол. 1970-х гг. произошло разделение треста «Тюменьдорстрой» и смена руководства. В январе 1976 г. управляющий трестом Ю. В. Юшков был переведён в трест «Белдорстрой» Минтрансстроя (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1613. Л. 140). В связи с этим, новым управляющим в «Тюменьдорстрой» был назначен В. Г. Рябченко, который вложил всю свою энергию, профессиональный опыт и огромные организаторские способности в создание и расширение сети автомобильных дорог на Севере Западной Сибири [16, с. 16]. А в январе 1976 г. в Минтрансстрое был организован трест «Нижевартовскдорстрой». Костяк кадров треста составили трудовые коллективы СУ-909, СУ-917, СУ-920, СМП-553, АБ-95 и АБ-103, ранее входившие в состав треста «Тюменьдорстрой». Тем самым наблюдалась традиция преемственности в формировании автодорожного треста. Особенно это проявилось в назначении управляющего трестом «Нижевартовскдорстрой», которым стал Б. Ф. Илясов. В 1970–1976 гг. он занимал должность главного инженера в тресте «Тюменьдорстрой» (АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 40. Л. 112).

Например, в 1976 г. руководство треста «Тюменьдорстрой» с досадой отмечало, что оставшиеся строительные управления гораздо слабее, чем вошедшие в трест «Нижевартовскдорстрой» (ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 6. Л. 101). Оставшиеся подразделения в тресте «Тюменьдорстрой» не были полностью укомплектованы кадрами, особенно подразделения на Ямале. Так, Надымское СУ-934 было укомплектовано кадрами на 74,1% (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 239г. Л. 82–83).

В 1975 г. трест «Тюменьдорстрой» до его разделения на два треста был наиболее полно укомплектован ИТР на 97,6%. Но во вновь организованный «Нижевартовскдорстрой» перешла часть основного состава ИТР треста «Тюменьдорстрой». Тем не менее в 1976 г. «Нижевартовскдорстрой» и его аппарат управления не был полностью укомплектован: имелось 34 вакансии. Укомплектованность кадрами ИТР составляла 88,7%. Однако в трест постоянно прибывали молодые дипломированные специалисты. Основной же формой пополнения кадров ИТР в тресте «Нижевартовскдорстрой» был вольный найм, перевод из других организаций Главдорстроя и выпускники, прибывшие по путевке из учебных заведений. В начале 1976 г. в период организации треста по вольному найму было принято 58 чел.; из других организаций Главдорстроя – 32; из учебных заведений – 19. Текучесть дипломированных специалистов составляла 5,7%. Основными причинами ухода молодых специалистов являлась отдаленность объектов строительства, отсутствие благоустроенного жи-

¹¹ Главное управление по строительству автомобильных дорог в районах Урала и Западной Сибири.

ля и мест в детских дошкольных учреждениях (АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 7–8).

Для удержания кадров в дорожно-строительном тресте «Нижевартовскдорстрой» была организована комиссия по закреплению кадров. В первую очередь комиссия контролировала строительство ведомственных благоустроенных домов, детских садов и капитальных общежитий. Комиссия проводила систематическую работу по улучшению социально-бытовых условий, а также с целью повышения уровня технических знаний и навыков ИТР треста. Работники треста, зарекомендовавшие себя на возведении автодорог с твердым покрытием, направлялись комиссией в ВУЗы и на курсы повышения квалификации (АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 9).

Как и в тресте «Тюменьдорстрой», действовал Совет молодых специалистов, который возглавлялся главным инженером. Совет организовывал лекции по изучению новых достижений в технологии автодорожного строительства в сложных северных условиях, передового опыта работы среди участков треста «Нижевартовскдорстрой». Особенно плодотворно влияли на работу ИТР совещания, проводившиеся научными работниками филиалов СоюздорНИИ, на которых осуществлялось ознакомление с методами улучшения качества строительства автодорог (АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 4. Л. 11).

Комплектование рабочих треста «Нижевартовскдорстрой» проводилось также посредством объявлений в газетах. Так, в 1977 г. трест принял 3460 рабочих. Основная масса рабочих поступала по вольному найму – 2777 чел. Другими формами пополнения кадров был общественный призыв – 156 чел., перевод из других организаций Главдорстроя – 491, из студенческих строительных отрядов – 18 чел. Притом в тресте отмечалась постепенное закрепление кадров в строительных управлениях треста. Так, уже в 1977 г. текучесть рабочих кадров в подразделениях треста «Нижевартовскдорстрой» сократилась до 11,2% против показателей 1976 г. – 13,2% (АОАГН. Ф. 79. Оп. 1. Д. 37. Л. 17). В сравнении с трестом «Нижевартовскдорстрой» в управлениях треста «Тюменьдорстрой» была гораздо выше текучесть рабочих кадров: в 1976 г. – 17,3%, в 1977 г. – 16,6% (ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 263. Л. 160).

К последней трети 1970-х гг. в управлении автодорожным строительством наметилось две проблемы. Главдорстрой не сумел оперативно управлять всеми процессами кадрового обеспечения северных дорожно-строительных трестов, так как помимо них в составе Главдорстроя имелось 16 трестов и 6 управлений строительства по всей стране (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 844. Л. 133). Кроме этого, дорожно-строительные предприятия были скованы в принятии ряда решений по улучшению системы кадровой подготовки, так как эти вопросы контролировал преимущественно Главк (РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 1219. Л. 1).

В этой связи огромное влияние на дальнейшее решение проблем кадрового обеспечения дорожно-строительных трестов оказало реформирование системы управления в Минтрансстрое. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 мая 1977 г. № 392 «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977–1980 годах» в составе Минтрансстроя СССР был создан Главзапсидорстрой¹¹. В дальнейшем все дорожно-стро-

тельные предприятия, расположенные на Севере Западной Сибири, были выведены из состава Главдорстроя и переданы в подчинение Главзапсидорстрою. Это структурное изменение привело к пересмотру кадровой политики и открыло новый этап в строительстве автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Таким образом, в 1960–1970-е гг. были сформированы коллективы дорожно-строительных предприятий, осуществлявшие строительство автодорожных коммуникаций в нефтедобывающих районах Западной Сибири. Решающую роль в создании строительных подразделений сыграл Минтрансстрой и его главные управления, которые обеспечили дорожно-строительные предприятия квалифицированными кадрами строителей. Ближе к середине 1970-х гг. в тресте «Тюменьдорстрой» был сформирован мощный коллектив единомышленников, нацеленных на ускоренное и качественное строительство автодорог с твердым покрытием. Впоследствии часть работников треста составила основу коллектива нового треста «Нишневартовскдорстрой». Среди основных форм пополнения кадров в трестах преобладал перевод из предприятий, подведомственных Главдорстрою Минтрансстроя СССР. Вместе с тем ряды дорожных строителей в нефтедобывающих районах Западной Сибири пополнялись и с помощью общественного призыва. Однако большая часть рабочих принималась дорожно-строительными организациями на месте, что являлось наиболее типичной формой комплектования кадров строительных подразделений Минтрансстроя.

Литература

1. Алексеев В. В., Логунов Е. В., Шабанов П. П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя). – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. 174 с.
2. Болштынский М. П. Кадровая составляющая дорожной эпопеи Югры // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Сб. воспом. актив. уч. стр-ва автомот. дорог Ханты-Манс. авт. окр. Югры. – Тюмень: Поиск, 2004. 255 с.
3. Великопольский С. Д. Мегионский марафон. – Тюмень: Мандрика, 2004. 382 с.
4. Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. 283 с.
5. Долголюк А. А. Сибирские строители в районах нового промышленного освоения // Сибирские строители: события и судьбы. Сб. ст. Всерос. науч. конф. (г. Сургут, СурГУ, 25–26 ноября 2016 г.). – Курган: ООО «Курганский дом печати», 2017. 564 с.
6. Дороги России: исторический аспект / Под общ. ред. А. А. Надеждо. – М.: Крук, 1996. 408 с.
7. Карпов В. П. «Ох, какая это была работа!»: формирование строительного комплекса на Тюменском Севере // Сибирские строители: события и судьбы. Сб. ст. Всерос. науч. конф. (г. Сургут, СурГУ, 25–26 ноября 2016 г.). – Курган: ООО «Курганский дом печати», 2017. 564 с.
8. Карпов В. П., Колева Г. Ю., Гаврилова Н. Ю., Комгорт М. В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. 392 с.
9. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Ч. 1. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. 152 с.
10. Круглов Г. Твои дороги, человек // Труд, талант, доблесть. В 2 ч. Ч. 2. – Мн.: Беларусь, 1981. 414 с.
11. Лагунов В. Я. Пути обеспечения нового нефтяного района страны инженерно-техническими кадрами в годы восьмой пятилетки // История Советской России:

- новые идеи, суждения: респ. науч. конф. 11–12 мая 1991 г. В 2 ч. Ч. 2. – Тюмень: Изд-во ТГУ, 1991. 89 с.
12. Линцер А. В. Воспоминания о главном // Дороги Югры: прошлое, настоящее, будущее. Сб. воспом. актив. уч. стро-ва автомоб. дорог Ханты-Манс. авт. окр. Югры. – Тюмень: Поиск, 2004. 255 с.
13. Машинов Ю. Фартовый шлях Юрия Шинкаренко // Дороги России XXI века. 2015. № 6. С. 61–74.
14. Нефть и газ Тюмени в документах (1901–1965). Т. 1. – Свердловск: Сред-Урал. кн. изд-во, 1971. 479 с.
15. Прищепа А. И. Формирование управления строительной индустрией Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1. С.72–74.
16. Рябченюк Владимир Григорьевич: некролог // Тюменская правда. 2011. 25 февр. С. 16.
17. СУ-920. 30 лет: Мегион 1971–2001. – Мегион: б. и., 2001. 34 с.
18. Так нам сердце велело...: Нижневартовскому комсомолу посвящается. – Нижневартовск: Медиа-Экспресс, 2014. 189 с.
19. Цысь В. В., Цысь О. П., Алексеева Л. В., Сапожникова Н. В., Терентьева Н. В., Книжников В. С. Самотлор: первые из первых: (о строительстве внутрипромысловых дорог, оснований кустовых площадок и о роли транспортников в подготовительных работах на месторождении в 1960–1980 гг.) / Отв. ред. В. В. Цысь. – Нижневартовск: б. и., 2015. 187 с.

Sevostyan I. VESELOV

Postgraduate student, Department the history of Russia, Surgut State University (Surgut, Russia)
E-mail: veselov19920304@mail.ru

Formation of Road Builder Staff during the Period of Transport Development of Oil-Producing Areas of Western Siberia (1963–1977)

UDC 625.7/.8(091)(571.122)

doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-4/29-41

*staffing,
road builders,
transport development,
road construction,
Western Siberia,
road-building
enterprises,
Mintransstroy,
Glavdorstroy,
trust*

This article examines the history of the formation of road builder staff during the period of transport development of oil and gas fields in the North of Western Siberia. The need for the construction of transport infrastructure in oil-producing areas set the task of accelerated formation of staff for road enterprises. The author of the article focuses on the fact that under the leadership of the Soviet government, the Ministry of transport construction carried out the selection of managers, qualified engineers and workers of construction trusts that created a developed network of roads in the northern districts of Western Siberia. In the mid-1960s, the main administration personnel of the road construction enterprises was staffed in order to transfer specialists from the subordinate organizations of Glavdorstroy. The prevailing form of staff replenishment of engineering and technical workers in construction and installation trusts was employment in the workplace and transfer from the organizations of Glavdorstroy. In the late 1960s-early 1970s, the number of specialists in road organizations, trained at higher and secondary special educational institutions of Western Siberia, increased.

For citation: Veselov S. I. Formation of road builder staff during the period of transport development of oil-producing areas of Western Siberia (1963–1977) // *Oriental Institute Journal*. 2018. № 4. P. 29–41. doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-4/29-41

References

1. Alekseev V. V., Logunov E. V., SHabanov P. P. Opyt resheniya kadrovyykh problem v neftegazovom stroitel'stve Sibiri (na materialakh Glavsibtruboprovodstroya). – Sverdlovsk: Izd-vo Ural. un-ta, 1987. 174 s.
2. Bolshtyanskiy M. P. Kadrovaya sostavlyayushhaya dorozhnoj ehpopei YUgry // *Dorogi YUgry: proshloe, nastoyashhee, budushhee*. Sb. vospom. aktiv. uch. str-va avtomob. dorog KKhanty-Mans. avt. okr. YUgry. – Tyumen': Poisk, 2004. 255 s.
3. Velikopol'skiy S. D. Megionskiy marafon. – Tyumen': Mandrika, 2004. 382 s.
4. Gavrilova N. YU. Sotsial'noe razvitie neftegazodobyvayushhih rayonov Zapadnoj Sibiri. – Tyumen': TyumGNGU, 2002. 283 s.
5. Dolgolyuk A. A. Sibirskie stroiteli v rajonakh novogo promyshlennogo osvoeniya // *Sibirskie stroiteli: sobytiya i sud'by*. Sb. st. Vseros. nauch. konf. (g. Surgut, SurGU, 25–26 noyabrya 2016 g.). – Kurgan: OOO «Kurganskiy dom pečhati», 2017. 564 s.
6. *Dorogi Rossii: istoricheskij aspekt / Pod obshh. red. A. A. Nadezhko*. – M.: Kruk, 1996. 408 s.
7. Karpov V. P. «Okh, kakaya ehto byla rabota!»: formirovanie stroitel'nogo kompleksa na Tyumenskom Severe // *Sibirskie stroiteli: sobytiya i sud'by*. Sb. st. Vseros. nauch. konf. (g. Surgut, SurGU, 25–26 noyabrya 2016 g.). – Kurgan: OOO «Kurganskiy dom pečhati», 2017. 564 s.
8. Karpov V. P., Koleva G. YU., Gavrilova N. YU., Komgort M. V. Zapadno-Sibirskij neftegazovyy proekt: ot zamysla k realizatsii. – Tyumen': TyumGNGU, 2011. 392 s.
9. Koleva G. YU. Zapadno-Sibirskij neftegazovyy kompleks: istoriya stanovleniya: v 2-kh ch. CH. 1. – Tyumen': TyumGNGU, 2005. 152 s.
10. Kruglov G. Tvoi dorogi, chelovek // *Trud, talant, doblest'. V 2 ch. CH. 2*. – Mn.: Belarus', 1981. 414 s.
11. Lagunov V. YA. Puti obespecheniya novogo neftyanogo rajona strany inzhenerno-tekhnicheskimi kadrami v gody vos'moj pyatiletki // *Istoriya Sovetskoj Rossii: novye idei, suzhdeniya: resp. nauch. konf.* 11–12 maya 1991 g. V 2 ch. CH. 2. – Tyumen': Izd-vo TGU, 1991. 89 s.
12. Lintser A. V. Vospominaniya o glavnom // *Dorogi YUgry: proshloe, nastoyashhee, budushhee*. Sb. vospom. aktiv. uch. str-va avtomob. dorog KKhanty-Mans. avt. okr. YUgry. – Tyumen': Poisk, 2004. 255 s.
13. Mashinov YU. Fartovyy shlyakh YUriya SHinkarenko // *Dorogi Rossii XXI veka*. 2015. № 6. S. 61–74.
14. *Neft' i gaz Tyumeni v dokumentakh (1901–1965)*. T. 1. – Sverdlovsk: Sred.-Ural. kn. izd-vo, 1971. 479 s.
15. Prishhepa A. I. Formirovanie upravleniya stroitel'noj industriey Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa // *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. № 1. S.72–74.
16. Ryabchenyuk Vladimir Grigor'evich: nekrolog // *Tyumenskaya pravda*. 2011. 25 fevr. S. 16.
17. SU-920. 30 let: Megion 1971–2001. – Megion: b. i., 2001. 34 s.
18. Tak nam serdtse velelo...: Nizhnevartovskomu komsomolu posvyashhaetsya. – Nizhnevartovsk: Media-EHkspress, 2014. 189 s.
19. TSys' V. V., TSys' O. P., Alekseeva L. V., Sapozhnikova N. V., Terent'eva N. V., Knizhnikov V. S. Samotlor: pervye iz pervykh: (o stroitel'stve vnutripromyslovyykh dorog, osnovaniy kustovykh ploshhadok i o roli transportnikov v podgotovitel'nykh rabotakh na mestorozhdenii v 1960–1980 gg.) / *Otv. red. V. V. TSys'*. – Nizhnevartovsk: b. i., 2015. 187 s.