

DOI 10.69571/SSPU.2025.3.96.017

УДК 94(571.122)''1950/1960'' :656.1(091)

ББК 63.3(2Рос- 6Хан-2Сургут)63

С.И. ВЕСЕЛОВ

**ВЕДОМСТВЕННЫЙ ДИСКУРС
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СУРГУТА НАКАНУНЕ
ОБРЕТЕНИЯ СТАТУСА ГОРОДА
(КОНЕЦ 1950-Х–СЕРЕДИНА 1960-Х ГГ.)**

S.I. VESELOV

**DEPARTMENTAL DISCOURSE
IN THE FORMATION OF SURGUT'S TRANSPORT
INFRASTRUCTURE ON THE EVE OF GAINING
CITY STATUS (LATE 1950S – MID-1960S)**

В статье исследуется процесс формирования ведомственного дискурса в Сургуте на пионерном этапе транспортного освоения Западно-Сибирской нефтегазовой провинции. Целью работы является анализ проявлений ведомственности в ходе инициирования и реализации «программ» благоустройства поселка: строительства дорог, мостов и тротуаров в 1958–1965 гг. Автор статьи отмечает низкое влияние местных Советов и отсутствие реальных рычагов воздействия на ведомства в ходе формирования транспортной инфраструктуры поселка. Материалы архивов показывают, что партийная организация сургутских коммунистов не справлялась с нарастанием ведомственного волюнтаризма.

The article examines the process of formation of departmental discourse in Surgut at the pioneer stage of transport development of the West Siberian oil and gas province. The purpose of the work is to analyze the manifestations of agency during the initiation and implementation of «programs» for the improvement of the village: the construction of roads, bridges and sidewalks in 1958–1965. The author of the article notes the low influence of local Councils and the lack of real levers of influence on departments during the formation of the village's transport infrastructure. The materials of the archives show that the party organization of the Surgut Communists could not cope with the growing departmental voluntarism.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортная инфраструктура, ведомственный дискурс, Сургут, дорога, благоустройство, автобусное движение, гужевого транспорт, отраслевая идентичность.

KEY WORDS: departmental structure, transport infrastructure, road, bus traffic, Surgut, landscaping, industry identity.

ВВЕДЕНИЕ. Процессы индустриальной модернизации, разворачивавшиеся в Ханты-Мансийском национальном округе в связи с открытием газовых месторождений в начале 1950-х и высадки геологоразведчиков в Сургуте в сентябре 1957 г., обозначали тенденцию медленного, но последовательного нарастания транспортного освоения северных территорий и формирования будущей городской среды. Строительство грунтовых дорог и благоустройство поселков и городов округа в исследуемый период стало приобретать ведомственный характер в силу низкого влияния местных поселковых и районных Советов, их слабой материально-технической базы. Отсутствие реальных властных полномочий при распределении финансовых ресурсов ведомств, находившихся вне их юрисдикции, толкало Советы на борьбу с ведомственным эгоизмом. Объединению имевшихся ресурсов в одних руках и преодолению любых конфликтов должна была способствовать местная партийная организация — Сургутский районный комитет КПСС. Однако документы показывают, что

Сургутская партийная организация не справлялась с ростом межотраслевой несогласованности и отсутствия кооперации в строительстве инфраструктуры рабочего поселка. Историки часто продолжают воспринимать партийные организации как фундамент всего социалистического строительства в Ханты-Мансийском национальном округе, имевших безграничную власть в вопросах хозяйственного руководства.

Поэтому важно понимать не только как партийные или советские работники определяли основные направления формирования транспортной инфраструктуры, но и какую роль играли ведомственные интересы в начале процесса индустриализации и последующей урбанизации Ханты-Мансийского национального округа: рассматривали ли местные партийные и советские инстанции ведомственный фактор как сдерживающий или ускоряющий транспортное освоение Сургута, преобладала ли позитивная или негативная оценка в воспроизводстве ведомственного дискурса в процессе создания транспортной инфраструктуры.

Вопрос о влиянии ведомств на формирование инфраструктуры и благоустройство Сургута в историографии ещё не закрыт. Прежде всего, следует отметить, значительный вклад В.Л. Некрасова, О.Н. Стафеева и Е.А. Хромова, исследовавших в начале 2010-х гг. теоретические и институциональные аспекты формирования нефтегазового комплекса СССР: соотношение региональных и ведомственных интересов в начале освоения ЗСНГП [22].

В середине 2010-х гг. учёными был описан процесс пионерного формирования инфраструктуры рабочего поселка и города Сургута в 1960–1980-е годы (А.И. Прищепа) [26; 24], а также проанализирована экологическая проблематика его благоустройства (И.Н. Стась) [35]. В начале 2020-х гг. экологические историки в своих исследованиях отразили пагубное влияние ведомственного подхода на окружающую среду в ходе урбанизации Севера Западной Сибири (Е.И. Гололобов, Э.С. Красовитова) [7], показали работу комиссии по охране природы при Сургутском горисполкоме, осуществлявшей борьбу с партикуляризм предприятий (М.С. Мостовенко) [16] и деятельность поселкового Совета по вопросам благоустройства Сургута (М.И. Ляхов) [15]. Появились работы, где был проанализирован процесс формирования и развития ведомственного поселения геологоразведчиками (В.В. Рашевский) [29], степень влияния ведомств на повседневные практики рабочих (Н.Н. Рашевская) [28].

ЦЕЛЬ статьи — исследовать ведомственный дискурс в ходе инициирования и реализации «программ» благоустройства Сургута в 1958–1965 гг.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Статья написана в рамках теории множественных модерностей, отражающих столкновение традиционных и современных практик в ходе «вызревания» идей развития транспортной инфраструктуры и начала их практической реализации в первой половине 1960-х гг. Согласно Ш. Эйзенштадту, главной тенденцией после Второй мировой войны являлась структурная дифференциация социальных институтов, осуществлявших переход от традиционных многофункциональных ролевых структур к специализированным. Процесс трансформации общества приводил к легитимации индивидуальных и групповых интересов, что, как следствие, допускало различные интерпретации общественного блага [36, р. 5–8]. Методологический инструментарий работы дополняет концепция Д. Хафа, описывающая механизм взаимодействия партийно-советской номенклатуры и экономических субъектов [37, р. 60–61]. Под ведомственностью мы подразумеваем форму «идентификации экономических предприятий, проявляющаяся в процессе хозяйственной и социокультурной деятельности посредством формирования и отстаивания собственных социально-экономических интересов и экстенсификации организационного пространства» [35, с. 149].

В статье целенаправленно отдается предпочтение определению «дорога». Это обосновано тем, что в конце 1950-х — середине 1960-х гг. ни одна «автомобильная дорога» в Сургуте в соответствии с устоявшейся в СССР системой проектирования и строительства автодорог «заказчик–подрядчик–субподрядчик», так и не была построена. Строительство дорог и благоустройство в исследуемый период производилось главным образом хозяйственным способом (или методом «народной стройки»).

В исследовании были использованы материалы Государственного архива социально-политической истории Тюменской области (Ф. П-113; Ф. П-2010), Государственного архива Югры (Ф. 1), Муниципального архива г. Сургута (Ф. 40; Ф. 90) и Архивного отдела управления по организации деятельности Администрации Сургутского района (Ф. 1).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ. По сведениям журналиста В. Сергеева, первая легковая автомашина в Сургуте появилась после Великой Отечественной войны в июне 1945 г. По грузовому трапу с парохода съехала светлая «Победа». «Можно было бы рассказать историю всех автомашин, появившихся после этого в Сургуте почти вплоть до 1957 года, так как их можно было бы перечесать по пальцам», — отмечал журналист В. Сергеев [32].

После передислокации геологоразведчиков во главе с Ф.К. Салмановым в сентябре 1957 г. осуществляется обустройство ведомственного поселка в районе Черного Мыса (на месте совр. Дома Ф.К. Салманова). В ходе инженерной подготовки местности трактористы Сургутской нефтеразведочной экспедиции (СНРЭ) с целью возведения поселка занимались выкорчёвыванием пней деревьев и прокладкой грунтовых дорог, которые, ими же и разравнивались [29, с. 98–99]. В первые годы работы СНРЭ большой проблемой являлся недостаток автотранспорта. Для перевозок использовали лошадей, взятых в аренду [30, с. 62–63]. Как известно из воспоминаний В.В. Бахилова, сам начальник экспедиции Ф.К. Салманов в условиях дефицита автотранспорта передвигался верхом на коне, приобретенном в колхозе «Верный путь» [4, с. 24]. К концу 1950-х гг. ситуация улучшается. Архивные документы свидетельствуют, что количество автотранспорта и спецтехники в СНРЭ неуклонно возрастало. Так, на 01.01.1959 г. в СНРЭ числилось 42 транспортных средства, на 1960 г. — 64 [19, л. 52, 54], а в 1961 г. — 132 [20, л. 74].

Исследовательские трудности вызывает установление точной даты начала автобусного движения в Сургуте. В современной историографии считается, что в 1958 году начинается автобусное движение по направлению от Черного Мыса до р. Саймы. Маршрут обслуживался Сургутской электростанцией [25, с. 310]. Однако ещё до преобразования Сургута из села в рабочий поселок 28 августа 1958 года [11, л. 106] в отчёте о работе исполнительного комитета Сургутского районного Совета депутатов трудящихся за 1957 г. читаем следующее: «Районом получен автобус и начато автобусное движение между райцентром и Черным Мысом...» [1, л. 114].

Характерно, что «общественный» транспорт поселка возглавлял директор районной электростанции П.П. Коровин, и он же по совместительству заведующий коммунальным отделом райисполкома. В критической статье за 14 августа 1959 г. отмечалось, что павильоны и скамейки на автобусном маршруте отсутствовали, как и регулярность движения по нему: жители поселка часами ожидали автобус [8]. Из воспоминаний председателя Сургутского горисполкома П.А. Мунарева мы узнаём, что в конце 1950-х гг. всего два автобуса курсировали по улицам Сургута в сухую погоду. А в период распутицы и непогоды движение автобусов совсем прекращалось [17, с. 89]. Поэтому поддержание грунтовых дорог в проезжем состоянии становилось всё более насущной потребностью.

Исполнительный комитет Сургутского поселкового Совета депутатов трудящихся (далее — исполком Сургутского поссовета) учитывал рост численности населения поселка и его автомобилизации. В весенне-летний период 1958–1959 гг. исполком Сургутского поссовета организовывал месячники по благоустройству, в ходе которых частично выполнялись восстановительные работы по ремонту грунтовых дорог и деревянных мостов. Впрочем, зачастую главными учреждениями и предприятиями поселка игнорировались мероприятия по обустройству улиц и их очистке: машинно-тракторной станцией, районной больницей, рыбкоопом, госбанком [5].

Так, например, 26 апреля 1961 г. вопросы благоустройства обсуждались на сессии исполкома Сургутского поссовета. Председатель постоянной комиссии по благоустройству

поселка Н.А. Проводников докладывал о том, что в Сургуте планировалось построить более 4 км тротуаров, 27 переездных мостиков и высадить 8600 деревьев. К общественным работам в районном центре привлекались комсомольцы поселка [12]. Однако месячник по благоустройству реализовать не удалось. Критиковались руководители промкомбината, пищекомбината, райрыболовпотребсоюза за то, что не уделяли должного внимания борьбе за благоустройство и повышение санитарной культуры рабочего поселка [31].

Как отмечает И.Н. Стась, всё это сопрягалось с большой мечтой сургутян преодолеть свою провинциальность и вернуть статус города [34, с. 56]. За этим следовала другая важная часть формирующейся общегородской идентичности. В «странном» номере (по определению П.А. Мунарева), вышедшем 6 октября 1961 г. в газете «К победе коммунизма», был описан Сургут в будущем. В воображаемом 1981 году жители рабочего поселка представляли город с многоэтажной застройкой, широкими асфальтированными автомагистралями и чистыми улицами [23].

Наряду с общегородскими идеалами жизни, в районной газете «К победе коммунизма» фиксировались паттерны, характеризующие старый Сургут как традиционное общество. В заметке от 12 января 1962 г. сургутяне предлагали создать конно-прокатную станцию. По мнению общественности, численность лошадей в учреждениях Сургута позволяла создать комплексную станцию для выезда в командировки и подвозки дров [27].

Однако в рабочем поселке возобладала другая тенденция в связи с открытием нефти на Усть-Балыкском месторождении и перспективами дальнейшей урбанизации района. С 1 декабря 1962 г. была организована Сургутская автоколонна Ханты-Мансийской транспортной конторы. Модернизация транспортных перевозок была вызвана и тем, что в 2 раза увеличилась численность населения поселка: в 1958 г она составляла 5,2 тыс. чел., а в 1965 — возрастает до 11 тыс. чел. Сургутскую автоколонну под руководством Л.В. Пешева «постоянно критиковали за нерегулярное движение автобусов по маршрутам, длительные ожидания их на остановках» [25, с. 310]. Нарастание напряжённости по вопросу движения автобусов в поселке подтверждает рост количества критических публикаций в газете «К победе коммунизма». Например, в декабре 1963 года основную массу недовольных составляли рабочие СНРЭ, учащиеся вечерней школы [6].

Так, например, работники геофизической партии № 49 жаловались на невозможность вовремя добраться до работы и длительные ожидания автобусов в районе РКТБ в морозную погоду. Они отмечали, что иногда в интервале двух-пяти минут проходило два-три автобуса, но ни один не останавливался «ни на Сосновой улице, ни в Затоне, ни на пристани, ни у сельмага». На вопросы пассажиров «шофера или кондукторы обычно отвечают грубостью: — Не нравится — ходите пешком!» — сообщалось в районной газете [21].

Появление новой техники автоколонны, а также рост автопарка СНРЭ приводят к неконтролируемому движению транспорта по улицам и «мостикам» поселка в период весенне-осенней распутицы, снижению безопасности дорожного движения и несчастным случаям на дорогах. Исполком Сургутского поссовета в этих условиях стал строже контролировать движение транспорта по улицам районного центра. Решением исполкома Сургутского поссовета от 23 апреля 1963 г. в черту поселения рабочего поселка был запрещен въезд транспортных средств СНРЭ (грузовых машин, тракторов и танкеток) «до полного высыхания и ремонта дорог». Другой проблемой являлось плохое состояние моста через Сайму, по которому, исполком Сургутского поссовета запретил движение тракторов и танкеток. Движение через мост разрешалось по разовым пропускам только «хлебовозке», легковым автомобилям и автобусам [18, л. 3об].

Для ускорения благоустройства поселка исполком Сургутского поссовета стремился координировать предприятия различных ведомств. На протяжении начала 1960-х в газете можно встретить критические статьи и небольшие заметки о деятельности геологоразведчиков, дирекции школ по вопросам благоустройства поселка. Ремонт дорог и тротуаров,

находившихся на прилегающих территориях организаций и предприятий, относился к их ведению. Поэтому в советском публичном дискурсе благоустройство Сургута представлялись делом всей общественности. Оттого временные альянсы, создаваемые партийно-советскими функционерами и ведомствами для поиска ассигнований, Д. Хаф назвал созданием общей команды, или «впрягаться в одну команду» [37, р. 73].

В статье от 2 октября 1963 г. говорилось о том, что постоянная комиссия Сургутского поссовета по благоустройству во главе с депутатом И.А. Бочкарёвым в летнее время ничего не делала: «...если не считать проведения организационного совещания, где был принят план работы комиссии. Да и это совещание прошло неорганизованно: часть депутатов, избранных в комиссию, отсутствовала» [13]. Руководителей СНРЭ, например, резко критиковали за то, что в их поселке не проложены тротуарные дорожки и «пешеходы осенью и весной вынуждены буквально тонуть в грязи». Сложная ситуация наблюдалась на ул. Центральной рабочего поселка. К тому же многие депутаты указывали, что руководители «Сургутской одиннадцатилетней школы и заведующая Затонской начальной школы тов. Букаринова недостаточно уделяют внимания благоустройству и озеленению территорий, прилегающих к школам...» [13]. О низкой заинтересованности ведомств в развитии инфраструктуры поселка говорит и непосещение самим начальником экспедиции Ф.К. Салмановым заседаний Сургутского поссовета [15, с. 215]. Хотя в решении других вопросов он действовал более решительно. Так, например, в конце 1961 г. в замечаниях о работе промышленно-транспортного отдела Тюменского обкома КПСС Ф.К. Салманов критиковал совнархоз, за медленный характер создания новой материально-технической базы нефтяной промышленности в Сургутском районе [22, с. 74].

На шестой сессии девятого созыва Сургутского районного Совета депутатов трудящихся 18 февраля 1964 г. обсуждалась проблема улучшения транспортного обслуживания населения. Начальник автоколонны Л.В. Пешев признавал неудовлетворительную работу его организации, но, по его мнению, «причины простоя прежде всего в дорогах, из-за этого происходят простои. Из-за отсутствия дорог не ходят автобусы в аэропорт. Геологоразведка должна нам помочь в ремонте дорог — больше никому» [2, л. 38]. Таким образом, к середине 1960-х гг. единственным предприятием, с которым начальник автоколонны связывал восстановление и дальнейшее совершенствование дорог поселка, являлась СНРЭ.

В конце 1950-х — начале 1960-х гг. ни одна организация, находившаяся в Сургуте, не занималась целенаправленной работой по строительству дорог и пешеходных тротуаров. Отсутствие контроля со стороны действующих постоянных комиссий не позволяло вовремя до зимы осуществить намечавшиеся исполкомом мероприятия по строительству и ремонту дорог. Руководители организаций наталкивались на пассивность исполкома поселкового Совета не только в строительстве инфраструктуры поселка. Например, заведующий отделом народного образования райисполкома Л.Р. Триннель на сессии исполкома районного Совета депутатов трудящихся в сентябре 1964 г. отмечал следующее: «В р.п. Сургуте слабо чувствуется руководство поселкового Совета, поэтому приходится руководить районным организациям...» [3, л. 143].

Соответственно власть предприятий, имевших в своём распоряжении материально-технические и финансовые ресурсы, постепенно усиливается. Одновременно влияние исполкома Сургутского поселкового Совета на территориях, отведенных ведомствам (как, например, в поселке геологоразведчиков), практически была сведена к нулю.

Накануне присвоения рабочему поселку статуса города в 1964 — первой половине 1965 гг. строительству дорог и благоустройству уделялось значительно больше внимания как районным Советом, так и поселковым. Но задания местных властей предприятиями и ведомствами хронически не выполнялись. Количество предприятий, задействованных в строительстве дорог и благоустройстве поселка возрастает. В марте 1964 г. пребывают нефтяники и начинают создание нефтепромыслового управления, а в июле-августе того же года — проис-

ходит становление Сургутской дорожно-строительно-ремонтной конторы (в составе треста «Тюменнефтегазразведка»). Каждое предприятие, увеличивавшее свои производственные мощности, активно лоббировало свои интересы в поселковом и районном Советах. Кроме того, среди депутатов и членов исполкомов с начала 1960-х гг. появляются представители от различных организаций.

Самым активным и «старейшим» среди депутатов и членов исполкома Сургутского поссовета был заместитель начальника СНРЭ Н.И. Чебан. Выступая на сессии Сургутского райисполкома 9 сентября 1964 г., он как заместитель начальника СНРЭ подчеркивал, что благодаря выделенной дорожно-строительной технике, было произведено грейдирование дорог в сухую погоду на улицах Гагарина, Красных партизан, Мартовской, Центральной [3, л. 130, 148].

Примечательно, сама система Советов порождала «вторую власть» в поселке — группы влияния отдельных предприятий. А строительство транспортной инфраструктуры и благоустройство районов ещё рабочего поселка приобретает сугубо ведомственный характер. Но, следует отметить, что ведомственность имела положительную сторону, т.к. в условиях отсутствия необходимого бюджета для стремительно разраставшегося поселка привлечение ресурсов различных организаций позволяло временно «заткнуть дыры» в восстановлении дорог и благоустройстве улиц.

Другая сторона — бесхозяйственность ведомств. Она вызывала справедливую критику со стороны районных властей. На сессии Сургутского районного Совета депутатов трудящихся 9 сентября 1964 г. критиковались руководители леспромхоза, новоприбывших НПУ «Сургутнефть» и СУ-9, движение автотранспорта которых «по делу и без дела» приводило к разрушению дорог рабочего поселка. Вопиющий случай, достойный осуждения, произошел с трактористом Сургутского леспромхоза. Учащиеся средней школы в одном из районов поселка, построили «мостки» через Сайму, для того чтобы прямым путём ходить в школу. Однако тракторист леспромхоза, ехавший за водкой в магазин, «переломал все «мостки» трактором», лишив школьников этого перехода. Вместе с тем, руководство ЛПХ сознательно скрывало тракториста от наказания, что сильно возмущало райисполком [3, л. 130].

Накануне присвоения статуса города в Сургуте стремительно росло количество предприятий различной ведомственной подчинённости. Известный тюменский писатель и журналист В.Я. Лагунов подмечал рост количества предприятий: «За последние два года (1964–1965 гг.— прим. авт.) в Сургуте появилось сорок новых учреждений — трестов, управлений, контор и иных организаций, занятых разведкой и добычей нефти, организацией нефтепромыслов» [14, с. 200]. Новые управления и тресты страдали привычными недостатками периода становления и закрепления на новом месте. Сургутский райком КПСС в июле 1964 гг. о работе парткомов строительно-монтажных управлений поселка констатировал следующее: «Организационно-партийная работа находится на низком уровне, партийные организации малочисленны, слабо влияют на производство» [9, л. 33]. Партийный аппарат фактически признавал отсутствие управляемости строительным сектором.

Ещё один многозначительный пример: в прениях по докладу о работе исполкома Сургутского поссовета на той же сессии районного Совета депутатов трудящихся 9 сентября 1964 года первый секретарь райкома КПСС В.В. Бахилев порицал руководителей организаций: «Дороги ремонтируются от случая к случаю, техника не привлекается, автотранспорт (предприятий.— прим. авт.) ходит кому куда вздумается. Эти вопросы поссоветом решаются слабо». Продолжая мысль первого секретаря райкома, председатель Сургутского райисполкома А.Г. Григорьева резюмировала: «Стыдно показать поселок — будущий город» [3, л. 149]. Таким образом, к 1965 году дороги в Сургуте были разбиты тяжелой гусеничной техникой и автотранспортом различных ведомств. Уровень благоустройства улиц, пешеходных тротуаров и текущего ремонта дорог оставлял желать лучшего.

Некоторые современники, пытаясь вникнуть в суть проблемы межведомственной «неразберихи» более категорично оценивали степень влияния советской власти. «Сейчас в нефтяных районах органы советской власти по существу не имеют никакой власти: все решают начальники трестов, главков, контор, управлений. Решают самостоятельно, не согласуя своих действий с местными Советами. Это принижает авторитет власти, вносит ненужную сумятицу и неразбериху» — писал В.Я. Лагунов [14, с. 215]. Представители партийно-советской номенклатуры в своих мемуарах признавались (Н.К. Молодьков), что в Сургутском райкоме КПСС промышленный отдел был создан с опозданием — 1 января 1965 г.: уже после того, как Сургут превратился в «муравейник» предприятий нефтяников, строителей, автотранспортников. Другие отмечали (П.М. Телепнев), что первому секретарю райкома КПСС В.В. Бахиллову пришлось долго выстраивать взаимодействие с предприятиями и формировать новый стиль управления [33, с. 169, 233].

Тюменский промышленный обком КПСС обособленность хозяйственных структур связывал с отсутствием систематического контроля за строительными организациями со стороны окружкомов и райкомов КПСС. Так, в директивах постановления бюро промышленного обкома КПСС от 3 июля 1964 года отсутствие межотраслевой кооперации не определялось тормозом развития новых районов освоения. Но в тексте постановления, тем не менее, прослеживается косвенная критика в сторону крупных ведомств по запаздыванию в подготовке организационно-технических мероприятий в строительстве — уполномоченного Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР по Тюменской области А.С. Барсукова, объединения «Тюменнефтегаз» А.М. Слепяна, Тюменского территориального геологического управления Ю.Г. Эрвье. С целью преодоления этих явлений при обкоме КПСС был создан Штаб содействия под председательством члена бюро обкома И.П. Лобанова [10, л. 3–7].

ВЫВОДЫ. Таким образом, ведомственный дискурс четко прослеживается на пионерном этапе развития сухопутной инфраструктуры поселка. В партийно-советских документах строительство дорог, пешеходных тротуаров и мостов Сургута определялось равнозначным термином «благоустройство» в условиях слабой материально-технической базы. В деятельности поселкового и районных Советов депутатов трудящихся отмечалась непоследовательность в проведении мер по улучшению состояния дорог и благоустройства улиц. Делегирование непрофильным предприятиям и организациям решение проблем строительства инфраструктуры не приводило к желаемому результату. Ведомства стремились решить свои отраслевые задачи, создавая минимальные условия для пребывания новых рабочих и служащих в своих поселениях. Как мы полагаем, слабое влияние Сургутского райкома КПСС в процессе создания инфраструктуры можно связать с малочисленностью коммунистов в первичных организациях строительных контор, управлений и трестов. Отсутствие постоянного контроля со стороны райкомов партии подтверждалось Тюменским областным промышленным комитетом партии.

Усиление отраслевой идентичности предприятий республиканского и союзного подчинения в рабочем поселке предопределило конфликтные отношения с местной советской властью. Всё это обусловило дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры Сургута как части хозяйства предприятий и учреждений, отражавшей, как зеркало, преобладание ведомственных интересов в ущерб жителям рабочего поселка и будущего города.

ЛИТЕРАТУРА

1. Архивный отдел управления по организации деятельности Администрации Сургутского района. Ф. 1. Оп. 1. Д. 129.
2. Архивный отдел управления по организации деятельности Администрации Сургутского района. Ф. 1. Оп. 1. Д. 181.
3. Архивный отдел управления по организации деятельности Администрации Сургутского района. Ф. 1. Оп. 1. Д. 182.

4. Бахилев В.В. Дорога к нефти. Нижневартовск: МБУ «Библиотечно-информационная система»: Издатель ИП Халилова Е.В., 2015. 120 с.
5. Благоустроим наш районный центр // К победе коммунизма. 1958. № 58. 18 мая.
6. Волков Г., Матвеева Н. Ещё раз о движении автобусов // К победе коммунизма. 1963. № 144. 1 декабря.
7. Гололобов Е.И., Красовитова Э.С. Экологические факторы урбанизации севера Западной Сибири и их влияние на развитие городского хозяйства в середине 1960-х — 1980-е гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2021. № 73. С. 5–12.
8. Гончаров П. Надо разобраться // К победе коммунизма. 1959. № 96. 14 августа.
9. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области. Ф. П-113. Оп. 16. Д. 42.
10. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области. Ф. П-2010. Оп. 1. Д. 161.
11. Государственный архив Югры. Ф. 1. Оп. 1. Д. 640.
12. За благоустройство и озеленение наших сёл. Дело всей общественности // К победе коммунизма. 1961. № 50. 26 апреля.
13. Комиссия по благоустройству... в стороне от благоустройства // К победе коммунизма. 1963. № 117. 2 октября.
14. Лагунов К. Нефть и люди // Новый мир. 1966. № 7. С. 197–218.
15. Ляхов М.И. Вопросы благоустройства Сургута в деятельности поселкового Совета в первой половине 1960-х гг. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2024. № 6 (93). С. 212–217.
16. Мостовенко М.С. Деятельность постоянной комиссии по охране природы при Сургутском горисполкоме в 1960–1980-е годы.: становление и основные направления деятельности // Вестник Томского государственного университета. История. 2023. № 84. С. 27–33.
17. Мунарев П.А. Так было, так начиналось (записки председателя). Воспоминания о становлении Сургута в 60–70-х годах. Сост. В. В. Киселев, Г. В. Кондрякова; ред. Г. В. Кондрякова. Сургут: ООО «Сургутская типография», 2008. 153 с.
18. Муниципальный архив города Сургута. Ф. 40. Оп. 1. Д. 10.
19. Муниципальный архив города Сургута. Ф. 90. Оп. 1. Д. 43.
20. Муниципальный архив города Сургута. Ф. 90. Оп. 1. Д. 94.
21. Назарова А., Налобина Н., Чунусова В., Куренная Н., Стребкова З. И опять об автобусах // К победе коммунизма. 1963. № 155. 27 декабря.
22. Некрасов В.Л., Стафеев О.Н., Хромов Е.А. Нефтегазовый комплекс СССР (вторая половина 1950-х — первая половина 1960-х гг.): экономические и институциональные аспекты развития. Монография / Под науч. ред. проф. В. П. Зиновьев. Ханты-Мансийск: ОАО «Издательский дом «Новости Югры», 2012. 136 с.
23. Петров И. Служим коммунизму // К победе коммунизма. 1961. № 119. 6 октября.
24. Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут: Дефис, 2015. 240 с.
25. Прищепа А.И. Из истории развития городского транспорта Сургута (начало 1960-х — конец 1990-х гг.) // Северная цивилизация: становление, проблемы, перспективы: Материалы I Конгресса / Под ред. В. В. Мархинина, Г. И. Назина. Сургут: Изд-во СурГУ, 2004. С. 310–312.
26. Прищепа А.И. Как строили автомобильные дороги в Сургуте // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1. С. 79–82.
27. Рабочему поселку нужна конно-прокатная станция (Читатели предлагают) // К победе коммунизма. 1962. № 5. 12 января.
28. Рашевская Н.Н. Роль ведомственности в формировании повседневных практик рабочих Ханты-Мансийского национального округа во второй половине 1940-х — 1960-е годы // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2022. № 2 (77). С. 145–159.
29. Рашевский В.В. Плацдарм «Большой нефти»: первый посёлок геологоразведчиков в Сургуте // Вестник Нижневартовского государственного университета. 2023. № 1(61). С. 96–105.

30. Рашевский В.В. Социально-бытовые проблемы работников Сургутской нефтеразведочной экспедиции в конце 1950-х годов // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. Вып. 1 (1). С. 61–63.
31. Село, в котором ты живёшь // К победе коммунизма. 1961. № 71. 16 июня.
32. Сергеев В. Кому нужны дороги // К победе коммунизма. 1965. № 129. 27 октября.
33. Сибирский самородок: Воспоминания о Василии Васильевиче Бахилове / Под ред. Ю. И. Переплеткина. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 2000. — 256 с.
34. Стась И.Н. Экологический дискурс в Сургуте в период рождения нового города (первая половина 1960-х годов) // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2016. № 6 (45). С. 55–63.
35. Стась И.Н. Проблема ведомственного города в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе // Индустриальное наследие России: междисциплинарные исследования, опыт сохранения, стратегии реновации: Сб. тезисов Всероссийской научной конференции, посвящённой 175-летию Русского географического общества и 90-летию Ханты-Мансийского автономного округа — Югры. Ханты-Мансийск: Югорский формат, 2020. С. 149–155.
36. Eisestadt S. Multiple modernities // *Daedalus*. Cambridge (Mass), 2000. Vol.129, № 1. P. 1–30.
37. Hough J. *The Party Apparatchiki // Interest Groups in Soviet Politics*. Edited by Gordon Skilling and Franklyn Griffiths. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1971. P. 47–92.

REFERENCES

1. *Arhivnyj otdel upravleniya po organizacii deyatel'nosti Administracii Surgutskogo rajona* [Archive Department of the Surgut District Administration Office for the Organization of Activities]. F. 1. Op. 1. D. 129. (In Russian).
2. *Arhivnyj otdel upravleniya po organizacii deyatel'nosti Administracii Surgutskogo rajona* [Archive Department of the Surgut District Administration Office for the Organization of Activities]. F. 1. Op. 1. D. 181. (In Russian).
3. *Arhivnyj otdel upravleniya po organizacii deyatel'nosti Administracii Surgutskogo rajona* [Archive Department of the Surgut District Administration Office for the Organization of Activities]. F. 1. Op. 1. D. 182. (In Russian).
4. Bahilov V.V. *Doroga k nefti* [The road to oil]. Nizhnevartovsk: MBU «Bibliotechno-informacionnaya sistema»: Izdatel' IP Halilova E.V., 2015. 120 s. (In Russian).
5. *Blagoustroim nash rajonnyj centr* [Let's improve our regional center] // К победе коммунизма. 1958. № 58. 18 мая. (In Russian).
6. Volkov G., Matveeva N. *Eshchyo raz o dvizhenii avtobusov* [Once again about the movement of buses] // К победе коммунизма. 1963. № 144. 1 декабря. (In Russian).
7. Gololobov E.I., Krasovitova E.S. *Ekologicheskie faktory urbanizacii severa Zapadnoj Sibiri i ih vliyanie na razvitie gorodskogo hozyajstva v seredine 1960-h — 1980-e gg.* [Environmental factors of urbanization in the North of Western Siberia and their impact on urban development in the mid-1960s — 1980s.] // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorija*. 2021. № 73. S. 5–12. (In Russian).
8. Goncharov P. *Nado razobrat'sya* [We need to figure it out] // К победе коммунизма. 1959. № 96. 14 августа. (In Russian).
9. *Gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii Tyumenskoj oblasti* [The State Archive of Socio-political History of the Tyumen region]. F. P-113. Op. 16. D. 42. (In Russian).
10. *Gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii Tyumenskoj oblasti* [The State Archive of Socio-political History of the Tyumen region]. F. P-2010. Op. 1. D. 161. (In Russian).
11. *Gosudarstvennyj arhiv Yugry* [The State Archive of Ugra]. F. 1. Op. 1. D. 640. (In Russian).
12. *Za blagoustrojstvo i ozelenenie nashih syol. Delo vsej obshchestvennosti* [For the improvement and greening of our villages. The whole public's business] // К победе коммунизма. 1961. № 50. 26 апреля. (In Russian).
13. *Komissiya po blagoustroystvu... v storone ot blagoustrojstva* [The Commission on landscaping... aside from landscaping] // К победе коммунизма. 1963. № 117. 2 октября. (In Russian).

14. Lagunov K. *Neft' i lyudi* [Oil and people] // *Novyj mir*. 1966. № 7. S. 197–218. (In Russian).
15. Lyahov M. I. *Voprosy blagoustrojstva Surguta v deyatelnosti poselkovogo Soveta v pervoj polovine 1960-h gg.* [The issue of improvement of Surgut in the activities of the settlement council in the first half of the 1960s] // *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. 2024. № 6 (93). S. 212–217. (In Russian).
16. Mostovenko M. S. *Deyatelnost' postoyannoj komissii po ohrane prirody pri Surgutskom gorispolkome v 1960–1980-e gody.: stanovlenie i osnovnye napravleniya deyatelnosti* [Activities of the Permanent Commission for Nature Protection under the Surgut City Executive Committee in the 1960s and 1980s: formation and main directions of activity] // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. 2023. № 84. S. 27–33. (In Russian).
17. Munarev P. A. *Tak bylo, tak nachinalos' (zapiski predsedatelya). Vospominaniya o stanovlenii Surguta v 60–70-h godah* [That's how it was, that's how it began: (Chairman's Notes). memories of the formation of Surgut in the 60s, the beginning. The 70s] Sost. V. V. Kiselev, G. V. Kondryakova; red. G. V. Kondryakova. Surgut: OOO «Surgutskaya tipografiya», 2008. 153 s. (In Russian).
18. *Municipal'nyj arhiv goroda Surguta* [Surgut Municipal Archive]. F. 40. Op. 1. D. 10. (In Russian).
19. *Municipal'nyj arhiv goroda Surguta* [Surgut Municipal Archive]. F. 90. Op. 1. D. 43. (In Russian).
20. *Municipal'nyj arhiv goroda Surguta* [Surgut Municipal Archive]. F. 90. Op. 1. D. 94. (In Russian).
21. Nazarova A., Nalobina N., Chunosova V., Kurenaya N., Strebkova Z. *I opyat' ob avtobusah* [And again about buses] // *K pobede kommunizma*. 1963. № 155. 27 dekabrya. (In Russian).
22. Nekrasov V. L., Stafeev O. N., Hromov E. A. *Neftegazovyy kompleks SSSR (vtoraya polovina 1950-h — pervaya polovina 1960-h gg.): ekonomicheskie i institucional'nye aspekty razvitiya* [The oil and gas complex of the USSR (the second half of the 1950s — the first half of the 1960s): economic and institutional aspects of development. The monograph]. Monografiya / Pod nauch. red. prof. V. P. Zinov'ev. Hanty-Mansijsk: OAO «Izdatel'skij dom «Novosti Yugry», 2012. 136 s. (In Russian).
23. Petrov I. *Sluzhim kommunizmu* [We serve communism] // *K pobede kommunizma*. 1961. № 119. 6 oktyabrya. (In Russian).
24. Prishchepa A. I. *Vozrozhdenie Surguta. Vtoraya polovina XX veka* [The revival of Surgut. The second half of the 20th century]. Surgut: Defis, 2015. 240 s. (In Russian).
25. Prishchepa A. I. *Iz istorii razvitiya gorodskogo transporta Surguta (nachalo 1960-h — konec 1990-h gg.)* [From the history of Surgut's urban transport development (early 1960s — late 1990s)] // *Severnaya civilizaciya: stanovlenie, problemy, perspektivy: Materialy I Kongressa / Pod red. V. V. Marhinina, G. I. Nazina*. Surgut: Izd-vo SurGU, 2004. S. 310–312. (In Russian).
26. Prishchepa A. I. *Kak stroili avtomobil'nye dorogi v Surgute* [How highways were built in Surgut] // *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. № 1. S. 79–82. (In Russian).
27. *Rabochemu poselku nuzhna konno-prokatnaya stanciya (Chitateli predlagayut)* [A work settlement needs a horse-rental station (Readers suggest)] // *K pobede kommunizma*. 1962. № 5. 12 yanvarya. (In Russian).
28. Rashevskaya N. N. *Rol' vedomstvennosti v formirovanii povsednevnyh praktik rabochih Hanty-Mansijskogo nacional'nogo okruga vo vtoroj polovine 1940-h — 1960-e gody* [The role of narrow institutional interests in the formation of the daily practices of the workers of the Hanty-Mansiysk national district in the second half of the 1940–1960 years] // *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. 2022. № 2 (77). S. 145–159. (In Russian).
29. Rashevskij V. V. *Placdarm "Bol'shoj nefti": pervyj posyolok geologorazvedchikov v Surgute* [The Bridge Head of "Big Oil": the First Settlement of Geological Explorers in Surgut] // *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2023. № 1(61). S. 96–105. (In Russian).
30. Rashevskij V. V. *Social'no-bytovye problemy rabotnikov Surgutskoj nefterazvedochnoj ekspedicii v konce 1950-h godov* [Social and household problems of the Surgut oil exploration expedition workers in the late 1950s] // *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. Vyp. 1 (1). S. 61–63. (In Russian).
31. *Selo, v kotorom ty zhivyosh'* [The village where you live] // *K pobede kommunizma*. 1961. № 71. 16 iyunya. (In Russian).

32. Sergeev V. *Komu nuzhny dorogi* [Who needs roads] // K pobede kommunizma. 1965. № 129. 27 oktyabrya. (In Russian).
33. *Sibirskij samorodok: Vospominaniya o Vasilii Vasil'eviche Bahilove* [Siberian Nugget: Memories of Vasily Vasilyevich Bakhilov] / Pod red. Yu. I. Perepletkina. Tyumen': Izd-vo Yu. Mandriki, 2000. — 256 s. (In Russian).
34. Stas' I. N. *Ekologicheskij diskurs v Surgute v period rozhdeniya novogo goroda (pervaya polovina 1960-h godov)* [Environmental discourse in Surgut during the birth of a new town (early 1960s)] // Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2016. № 6 (45). S. 55–63. (In Russian).
35. Stas' I. N. *Problema vedomstvennogo goroda v Zapadno-Sibirskom neftegazovom komplekse* [The problem of the departmental city in the West Siberian oil and gas complex] // Industrial'noe nasledie Rossii: mezhdisciplinarnye issledovaniya, opyt sohraneniya, strategii renovacii: Sb. tezisov Vserossijskoj nauchnoj konferencii, posvyashchyonnoj 175-letiyu Russkogo geograficheskogo obshchestva i 90-letiyu Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga — Yugry. Hanty-Mansijsk: Yugorskij format, 2020. S. 149–155. (In Russian).
36. Eisestadt S. *Multiple modernities* // Daedalus. Cambridge (Mass), 2000. Vol.129, № 1. P. 1–30. (In English).
37. Hough J. *The Party Apparatchiki* // Interest Groups in Soviet Politics. Edited by Gordon Skilling and Franklyn Griffiths. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1971. P. 47–92. (In English).