

Веселов Севостьян Игоревич

РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1960-Е - НАЧАЛЕ 1990-Х ГГ.

В статье анализируется развитие автодорожного строительства на севере Западной Сибири в 1960-е - начале 1990-х гг. Автор статьи акцентирует внимание на особенностях и методах ускорения транспортного строительства в контексте нефтегазового освоения Крайнего Севера. Выявляются основные этапы строительства автомобильных дорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/6.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 10(84) : в 2-х ч. Ч. 2. С. 32-35. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

15. Пушкин А. С. Избранное. Казань: Таткнигоиздат, 1955. 696 с.
16. Пушкин А. С. Сочинения: в 3-х т. М.: Худож. лит., 1985. Т. 1. Стихотворения. Сказки. Руслан и Людмила: поэма. 735 с.
17. Соловьев С. М. Чтения и рассказы по истории России. М.: Правда, 1989. 768 с.
18. Солоневич И. Л. Народная монархия. М.: Институт русской цивилизации, 2010. 624 с.
19. Толстой А. Н. Петр Первый: роман. М.: Сов. Россия, 1986. 720 с.
20. Трубецкой Н. С. Наследие Чингисхана. М.: Эксмо; Алгоритм, 2012. 336 с.
21. Цветков С. Э. Петр Первый. 1672-1725. М.: Центрполиграф, 2005. 591 с.
22. Шубарт В. Европа и душа Востока. М.: Русская идея, 2000. 446 с.
23. Babcock-Abrahams B. A. Tolerated Margin of Mess: The Trickster and His Tales Reconsidered // Journal of the Folklore Institute. 1975. Vol. 11.1.3. P. 147-186.

ACTUALIZATION OF LANGUAGE TRICKSTER INFLUENCE IN NEW SOCIO-POLITICAL CONDITIONS OF RUSSIA (BY THE EXAMPLE OF RUSSIA OF THE XVIII CENTURY)

Vasilenko Ol'ga Alekseevna

Siberian State University of Telecommunications and Information Sciences, Novosibirsk
vasilenko201076@mail.ru

The article reveals the problem of mastering foreign languages as a socio-cultural problem, as a trickster of social transformations and socio-cultural modernization in Russia of the XVIII century. The author focuses on a new phenomenon of the language trickster in Russia, which was an important instrument for reforms and modernization of the future empire, and connected with it complex in the sociocultural plan phenomenon of carnivalization, which brought about a completely new historical epoch.

Key words and phrases: foreign language; trickster; socio-cultural modernization; socio-cultural paradoxes; socio-cultural transformations; carnivalization.

УДК 625.7/8(571.12)«1960/1990»

Исторические науки и археология

В статье анализируется развитие автодорожного строительства на севере Западной Сибири в 1960-е – начале 1990-х гг. Автор статьи акцентирует внимание на особенностях и методах ускорения транспортного строительства в контексте нефтегазового освоения Крайнего Севера. Выявляются основные этапы строительства автомобильных дорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Ключевые слова и фразы: автодорожное строительство; Министерство транспортного строительства СССР; автодорожный трест; нефтегазовое освоение; локальная автодорожная сеть; форсирование; ведомственная сеть автодорог.

Веселов Севостьян Игоревич

Сургутский государственный университет
veselov19920304@mail.ru

РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1960-Е – НАЧАЛЕ 1990-Х ГГ.

С начала нефтегазового освоения севера Западной Сибири проблемы развития автодорожного строительства приняли исключительно сложный характер. Вследствие отсутствия круглогодичной транспортной инфраструктуры районы нового промышленного освоения оставались малодоступными и удаленными от крупных промышленных центров. Открытые нефтяные и газовые месторождения характеризовались сложными инженерно-геологическими, гидрологическими и гидрогеологическими условиями. Именно эти причины препятствовали форсированному развитию автодорожной сети в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах. Опыт освоения нефтегазовых районов Западной Сибири показал, что основным видом межпромысловых и внутрипромысловых транспортных коммуникаций являются автомобильные дороги. Поэтому одной из актуальных задач транспортного строительства на севере Западной Сибири становилось создание и расширение сети автомобильных дорог в интересах нефтегазодобывающей промышленности.

В 1960-1963 гг. в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах было открыто 18 газовых и 9 нефтяных месторождений. В 1964 г. последовала подготовка к промышленной эксплуатации Шаимского, Западно-Сургутского, Мегионского, Усть-Балыкского месторождений [11, с. 294]. Краеугольным камнем автодорожного строительства на севере Западной Сибири явилось создание специализированных автодорожных организаций. В августе 1964 г. в составе треста «Тюменьнефтегазразведка» формируется первая автодорожная организация – Сургутская дорожная строительно-ремонтная контора (ДСРК) с участками в Урае, Мегионе, Нижневартовске, Усть-Балыке [3, д. 2, л. 64]. Сургутская ДСРК в 1964-1965 гг. обслуживала зимние автодороги. Помимо этого, контора приступила к строительству временных грунтово-лежневых автодорог. В январе 1965 г. заработал зимник Тюмень-Сургут, Тюмень-Шаим [13, с. 60]. Таким образом, первые грузы с материалами и оборудованием для нефтяников и геологов стали поступать по сезонным автодорогам в Сургут и Урай.

В ноябре 1965 г. Министерством транспортного строительства СССР был сформирован автодорожный трест «Тюменьдорстрой» [8, д. 8, л. 14], главной задачей которого стало возведение круглогодичных автодорог с твердым покрытием. Строительство автодорог в северных условиях выявило высокие материальные затраты на сооружение 1 км автодороги в таежно-болотистой местности с полным выторфовыванием: от 400 тыс. руб. в районах Среднего Приобья и до 1,5 млн руб. на Ямале. В этой связи трест «Тюменьдорстрой» был ориентирован на возведение дорожного полотна из сборных железобетонных плит ПАГ-ХІV на плавающей насыпи. Прокладка автодорог из бетонных плит позволяла ускоренными темпами вводить в эксплуатацию подъездные пути к месторождениям. Так, в 1965 г. «Тюменьдорстрой» начал осуществлять строительство первых ведомственных автомагистралей Сургут-Нефтеюганск и Нижневартовск-Мегион [Там же, д. 39а, л. 79].

Совет Министров СССР постановлением от 3 февраля 1966 г. № 89 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» генеральным подрядчиком по строительству автомобильных дорог в нефтегазоносных районах назначил Министерство транспортного строительства СССР [6, д. 14, л. 51]. Следовательно, основным подрядчиком становился трест «Тюменьдорстрой», на котором лежала вся ответственность за развитие автодорожной сети в нефтегазоносных районах.

В РСФСР по развитию внутренней сети автомобильных дорог Тюменская область находилась на 70 месте, что принуждало руководство области активизировать автодорожное строительство. В годы пионерной восьмой пятилетки (1966-1970) темпы сооружения автодорог в нефтегазоносных районах осуществлялись крайне низкими темпами. Тюменский обком КПСС выражал неудовлетворенность работой треста «Тюменьдорстрой». Ввод автодорог в районах нового промышленного освоения составил всего 156 км при плане 300 км [4, д. 5100, л. 145]. Оправдываясь перед областным руководством, трест связывал невыполнение плана с недопоставкой строительных материалов, плохой работой субподрядчиков, слабой материально-технической базой в автономных округах. На следующую пятилетку тресту ставилась задача ускорить строительство автодорог и аэродромов [Там же, л. 152].

В начале 1970-х гг. «Тюменьдорстрой» начал освоение Федоровского, Правдинского, Мегионского, Быстринского и Саяногорского месторождений. В годы девятой пятилетки быстрыми темпами стала разрастаться сеть аэродромов и автодорог на севере Западной Сибири. Строительным управлениям треста удалось окончить строительство взлетно-посадочных полос в Сургуте (1971), Нижневартовске (1971), Надыме (1973), Ханты-Мансийске (1973), Нефтеюганске (1975) [Там же, д. 6141, л. 28]. В 1972 г. вступили в эксплуатацию межпромысловые автомагистрали Сургут-Нефтеюганск, Нижневартовск-Мегион [8, д. 191, л. 73-74]. В 1971-1975 гг. сдано 611,7 км автодорог, в том числе 400 км – для нефтедобывающей промышленности [4, д. 6141, л. 64-65]. Изначально сеть автодорог стала приобретать ведомственный характер. Основными заказчиками выступали Главтюменнефтегаз Миннефтепрома и Тюменгазпром Мингазпрома СССР, которым передавались построенные автодороги в постоянную эксплуатацию.

Уже к середине 1970-х гг. Миннефтепрому требовалось для освоения месторождений ежегодно вводить в эксплуатацию до 300 км автодорог. В 1976 г. Минтрансстрой СССР предпринимает попытки усиления строительства автодорог на севере Западной Сибири. Министерством был создан автодорожный трест «Нижневартовскдорстрой» [14, д. 1613, л. 39]. Совет Министров СССР постановлением от 16 мая 1977 г. № 392 «О развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1977-1980 годах» обязал Минтрансстрой усилить темпы автодорожного строительства [6, д. 835, л. 282 об.]. На короткий период с 1977 г. по 1979 г. автодорожные тресты Минтрансстроя СССР ускорили ввод автодорог с твердым покрытием в эксплуатацию (Таблица 1). Широко стал внедряться в строительство оснований автодорог новый геотекстильный материал, который получил название «дорнит». Его использование выросло до 4,5 млн кв. м [9, д. 25, л. 7].

Существенно увеличился объем финансирования строительно-монтажных работ. В 1977 г. тресты «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» выполнили план по строительству автодорог на 133 млн рублей. Однако уже в 1980 г. объем строительно-монтажных работ возрос до 210 млн рублей, то есть в 1,6 раза [4, д. 7172, л. 12]. Несмотря на рост финансирования строительства автодорог, становилось очевидно, что производственные мощности трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» не справляются с транспортным освоением Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В 1980 г. планы трестов по строительству автодорог оказались не выполнены (Таблица 1). Достигнуть прорыва в автодорожном строительстве временно не удалось. Нефтегазовые объединения указывали на отставание ввода в эксплуатацию объектов автодорожной инфраструктуры.

Таблица 1.

Автодорожное строительство в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса

(составлено и рассчитано по данным:

[4, д. 7172, л. 12; 6, д. 835, л. 295; 8, д. 263, л. 143, д. 299а, л. 10, д. 328, л. 76; 14, д. 2728, л. 93])

Год	Строительно-монтажные работы, в млн руб.	План, в км	Факт, в км	Выполнение плана в %
1977	133	160	173,9	108,7
1978	160,5	202	215,6	106,7
1979	156,7	247	269,2	108,9
1980	210,4	290	272	93,8

Коренным образом повлияло на развитие автодорожного строительства партийно-правительственное постановление от 20 марта 1980 г. № 241 «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса». Минтрансстрой СССР получил одобрение на создание объединения с целью ускорения строительства автодорог в районе Западной Сибири [6, д. 1673, л. 206]. 4 декабря 1980 г. Министерство транспортного строительства СССР создает производственное строительно-монтажное объединение «Запсибдорстрой» в г. Нижневартовске [1, д. 1, л. 1-2]. К строительству автодорог привлекались организации ряда союзных республик РСФСР, Украинской, Белорусской, Латвийской, Литовской, Эстонской, Узбекской и Казахской ССР. Участие союзных республик позволило начать строительные работы по сооружению автодороги Тобольск – Южный Балык, которая была направлена в нефтяные районы Среднего Приобья. Возводил автодорогу трест «Сибдорстрой» Министерства автомобильных дорог РСФСР [12, с. 4].

В начале 1980-х гг. Минтрансстрой СССР направил значительные материально-технические и кадровые ресурсы на преодоление бездорожья в районы наиболее интенсивного нефтегазового освоения. Министерство усиливало производственные мощности на Крайнем Севере, где было создано 5 новых дорожно-строительных трестов: Сургутдорстрой (1981) [1, д. 4, л. 111], Надымдорстрой (1982), Уренгойдорстрой (1984) [14, д. 5091, л. 45], Запсибдорстроймеханизация (1985), Стрежевойдорстрой (1985) [1, д. 14, л. 195, 207]. Причинами резкого увеличения количества автодорожных трестов послужили: 1) рост объёмов автодорожного строительства; 2) отсутствие автодорожной инфраструктуры в районах нового освоения; 3) разрушение автодорог из-за климатических условий. Кроме того, осенью 1983 г. сложилось неблагоприятное сочетание климатических условий: повышенные осадки и влажность воздуха при понижении испарения и температуры воздуха. В результате разрушительного воздействия и транспортной нагрузки железобетонное покрытие автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса оказалось повреждено [2, д. 977, л. 99]. Однако меры, предпринятые в 1983-1985 гг. объединением «Запсибдорстрой», позволили довести ввод автодорог в постоянную эксплуатацию протяженностью до 2473,4 км и восстановить автодороги. В целом, за пятилетку (1981-1985) принято к эксплуатации 3717 км автодорог. Форсированное расширение автодорожной сети превзошло самые смелые ожидания: автодорогами были соединены города Ноябрьск, Когалым с Сургутом, Нижневартовск с Радужным [10, с. 18].

Наращение протяженности ведомственных автодорог отразилось в государственной политике по развитию нефтегазового комплекса. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 августа 1985 г. № 797 «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986-1990 годах» ведомственная сеть автодорог с твердым покрытием, построенная за годы нефтегазового освоения, передавалась Минавтодору РСФСР [6, д. 1799, л. 8]. Протяженность автодорог, переданных в общее пользование, составила 1743 км [2, д. 1605, л. 153]. Так начиналось формирование концепции опорной сети автодорог Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

В специальном решении Тюменского облисполкома от 22 декабря 1988 г. «Об утверждении опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» было отражено перспективное развитие автодорожного строительства в области и регламентировалась передача автодорог нефтегазового комплекса в Управление северных автомобильных дорог Минавтодора РСФСР [5, д. 7454, л. 97-100]. В этом решении формулировалась концепция единого транспортного пространства Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Согласно концепции, в автономных округах на основе автодорог нефтегазового комплекса формировалась опорная сеть меридиональных и широтных автодорожных коридоров с твердым покрытием протяженностью более 5 тыс. км [Там же, л. 99-100]. В конце 1991 г. основательно дополнилась концепция после завершения строительства магистральной автодороги Тобольск – Южный Балык протяженностью 470 км, которая соединила нефтегазовый комплекс с автодорогами России [Там же, д. 8072, л. 73].

Таким образом, можно выделить три этапа автодорожного строительства на севере Западной Сибири. Во время первого этапа (1964-1977) были образованы первые автодорожные предприятия, происходило создание локальной автодорожной сети Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. На втором этапе (1977-1980) предпринимались попытки ускорения строительства автодорог, дополнительно создавались новые тресты, внедрялись новые технологии в строительство. На третьем этапе (1980-1991) строительство автодорог усилено созданием объединения «Запсибдорстрой» и участием союзных республик Советского Союза, был взят курс на форсирование автодорожного строительства. В это время развернулся процесс передачи ведомственных автодорог в общую автодорожную сеть, сформировалась концепция опорной сети автомобильных дорог в автономных округах Тюменской области.

Список источников

1. Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН). Ф. 123. Оп. 1.
2. АОАГН. Ф. 126. Оп. 1.
3. Архивный отдел Администрации г. Сургута (АОАГС). Ф. 88. Оп. 6.
4. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 1.
5. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 814. Оп. 1.
6. ГАТО. Ф. 814. Оп. 5.
7. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1.
8. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1.

9. ГАТО. Ф. 2233. Оп. 1-1.
10. Каспаров А. И. Стройки Запсибдорстроя // Автомобильные дороги. 1994. № 8. С. 18-21.
11. Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965): в 3-х т. Свердловск: Ср.-Урал. кн. изд-во, 1971. Т. 1. 479 с.
12. Николаев А. А. К новым трудовым рубежам для народного блага // Автомобильные дороги. 1981. № 5. С. 1-4.
13. Прищепа А. И. История Сургута второй половины XX века. Сургут: Диорит, 2005. 256 с.
14. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9538. Оп. 16.

DEVELOPMENT OF ROAD-TRANSPORT CONSTRUCTION IN THE NORTH OF WESTERN SIBERIA IN THE 1960S – AT THE BEGINNING OF THE 1990S

Veselov Sevost'yan Igorevich

Surgut State University

veselov19920304@mail.ru

The article analyzes the development of road-transport construction in the north of Western Siberia in the 1960s – at the beginning of the 1990s. The author of the article focuses on the peculiarities and methods of transport construction acceleration in the context of oil and gas exploration in the Far North. The main stages of automobile roads construction of the West Siberian oil and gas complex are revealed.

Key words and phrases: road-transport construction; Ministry of Transport Construction of the USSR; road-transport trust; oil and gas exploration; local road network; forcing; departmental road network.

УДК 7.012:685.34.01:617.3

Искусствоведение

Целью статьи являлась разработка методологии системного дизайна применительно к процессу конструирования ортопедической обуви массового производства. Актуальность исследования определяется высоким потребительским спросом на медицинскую профилактическую продукцию. В качестве результата представлен комплексный дизайн-проект обувной пары, разработанный по рекомендациям врачей-ортопедов и ревматологов с учетом современных экологических стандартов безопасности, а также потребительских предпочтений.

Ключевые слова и фразы: системный дизайн; ортопедическая обувь; детская продукция; бесконтактное лазерное сканирование; 3D-печать.

Вехтер Евгения Викторовна, к. пед. н.

Радченко Валерия Юрьевна

Крайняя Регина Геннадьевна

Томский политехнический университет

vehter@tpu.ru; rad@tpu.ru

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ СИСТЕМНОГО ДИЗАЙНА ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ ОРТОПЕДИЧЕСКОЙ ОБУВИ

Современное дизайн-проектирование – это сложный многоступенчатый процесс формирования предметного мира в его тесном контакте с потребителем. Столь многогранный вид деятельности строится на основе обширной системы знаний, включающей целые разделы технических наук, психологию и художественное конструирование. Следовательно, чтобы создать полноценный дизайн-продукт, необходима система, требующая определенного логического порядка.

Использование методов системного дизайна призвано ускорить и упростить процесс проектирования, свести к минимуму ошибки и погрешности, а также улучшить степень контроля за отдельными стадиями проекта. Такой подход основан на использовании достижений системотехники и стремлении рационализировать методику художественного конструирования введением логических схем, последовательностей и эталонов [5]. Разработка оборудования, предназначенного для промышленного производства, идет по пути автоматизации. Логичным будет предположить, что и изделия, предлагаемые к обработке и изготовлению, в будущем потребуют оптимизации проектирования.

Актуальность исследования ортопедической обувной продукции, в свою очередь, определяется ухудшившимся состоянием здоровья населения, связанным с нарушениями в работе опорно-двигательного аппарата. Несмотря на то, что в продаже на сегодняшний день имеется достаточное количество обувных пар, различных и по функциям, и по художественному образу, было выявлено, что подавляющее большинство этой продукции приводит к возникновению и развитию деформаций стопы. Причем в 65% случаев именно повреждения стоп являются причиной сбоя в работе всей системы [8].