

А.И. Прищепа

**Природно-климатические и техногенные детерминанты модернизационных процессов в ХМАО-Югре в 1953-1991 гг.**

A.I. Prishchepa

**Natural, climatic and technological determinants of modernization processes in the Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra in 1953-1991**

Исследуемый период занимает особое место в истории Югры. Здесь, как отмечала Е.Ю. Зубкова, «за очень короткое по историческим меркам время регион осуществил качественный поворот в своем развитии... В 1960-х-1980-х гг. из аграрного и малоперспективного он превратился в индустриально развитый и интенсивно прогрессирующий район»<sup>1</sup>.

В качестве объяснительного инструмента новейшей региональной трансформации Западной Сибири в исторической литературе используется концептуализированная уральскими историками В.В. Алексеевым и И.В. Побережниковым применительно развитию России теория «фронтирной модернизации»<sup>2</sup>, согласно которой «модернизация» трактуется в различных смыслах, в том числе как «многовариантный, протяженный, ... всеобъемлющий исторический процесс инновационных мероприятий...»<sup>3</sup>.

Существенное влияние на него оказывали эндогенные факторы. И.В. Побережников отмечал, что «... значительная часть территорий, особенно на Востоке, отличалась суровыми природно-климатическими условиям, что не могло не сказаться ... на общей динамике экономических и социальных отношений»<sup>4</sup>. В представленной статье технологические и природно-климатические детерминанты позиционируются как императивы, повлиявшие на характер и динамику цивилизационных изменений в Ханты-Мансийском автономном округе. Результаты их воздействия имели вариативный характер, демонстрируя как положительный так и негативный эффект. Вместе с тем, в обоих случаях они формировали специфику фронтирной модернизации Югры и определяли особенности ее региональной идентичности.

В статье ставится задача показать как техногенные последствия промышленного освоения новой нефтегазовой провинции оказывали разрушительное влияние на экологию водного бассейна Югры и как формировались механизмы его нейтрализации. Автор предпринимает попытку воссоздать процесс инженерно-архитектурной работы по проектированию жилых домов, обладающими теплозащитными характеристиками, адаптированными к суровому климату Среднего Приобья, воспроизвести процесс внедрение новых технологических приемов портового, автомобильно-дорожного и железнодорожного строительства в условиях повсеместной заболоченности, а так же изменения социально-культурной инфраструктуры как фактора, оказывающего положительное влияние на снижение кадровой текучести, провоцируемой неблагоприятными природно-климатическими и географическими обстоятельствами.

В 1960-1980-е гг. в ходе экономического развития страны особое внимание уделялось интенсивному промышленному освоению Севера Западной Сибири. Здесь воплощался в жизнь грандиозный проект создания крупнейшего в СССР Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, разворачивалось масштабное портовое, дорожное и железнодорожное строительство, формировалась система многокилометровых нефтяных и газовых трубопроводов<sup>5</sup>, активно осуществлялась урбанизация, в ходе которой в 1965-1996 гг. статус города получили 15 населенных пунктов<sup>6</sup>.

Имманентным императивом институциональной, структурно-производственной и технологической модернизации Югры, предопределившим ее многовекторную региональную субъектность в 1953-1991 гг., явилось углеводородное сырье, открытие которого «изменило течение жизни огромной территории за Уралом, вошедшей в историю как Западно-Сибирская нефтегазовая провинция», свидетельствуют современники этих исторических событий<sup>7</sup>.

Геофизикам потребовалось немного времени, чтобы выявить Сургутский, Салымский и Нижневартовский своды, которые в 1960-е гг. генерировали крупнейшие нефтяные фонтаны, позволившие начать уже в мае 1964 г. промышленную добычу углеводородного сырья. В 1965-1990 гг. добыча нефти в Ханты-Мансийский автономный округе возросло с 0,9 млн т. до 311,3 млн т.<sup>8</sup>, сделав его основным нефтедобывающим регионом, производящим в 2026 г. 40% добываемой в стране нефти<sup>9</sup>.

Вместе с тем активная разработка нефтяных месторождений, сопровождавшаяся значительными объемами сбрасываемых в водоемы региона нефтепродуктов при авариях трубопроводов, неочищенных промышленных и бытовых сточных вод, дренажных вод с большим содержанием нефтепродуктов оказывала разрушитель-

ное воздействие на экологию автономного округа. Оно принимали угрожающие масштабы. В начале 1970-х гг. только за сутки в Ханты Мансийском автономном округе сбрасывалось 97 тыс. кубометров сточных вод. Из них производило очистку только 15 тыс. кубометров<sup>10</sup>.

Однако в 1960-е гг. вопросы строительства очистных сооружений практически не решались. Они находилось в ведении ведомственных учреждений, что вполне соотносилось с приоритетом производственных вопросов над инфраструктурными. Их строительство недостаточно финансировалось. Оно осложнялось отсутствием адаптированных технологий, особой климатической обстановкой на Севере и дефицитом строительных материалов<sup>11</sup>.

С начала 1970-х гг. ситуация начала меняться к лучшему в связи с усилением государственного контроля за соблюдением законодательства в водной и санитарно-эпидемиологической сферах. В Мегийоне строительство очистных сооружений началось в 1973 г. и продолжалось до начала 1980-х гг. В Нижневартовске строительство очистных сооружений началось в 1977 г. В 1985 г. началось, а в 1990 г. было завершено строительство очистных сооружений в Ханты-Мансийске<sup>12</sup>.

Во второй половине 1980-х гг. в архитектурно градостроительном сообществе стал доминировать экологический дискурс. Вопросы экологии учитывались при разработке территориальной планировочной документации. В 1989 г. в округе был образован Государственный комитет по охране природы<sup>13</sup>.

Это являлось особенно необходимым в силу того, что в результате гидростроительства на Оби и Иртыше от них были отрезаны лучшие нерестилища. Это значительно ухудшило условия воспроизводства рыбы. Молевой сплав древесины и засорение нерестовых участков отходами лесного хозяйства так же приводили к потере промыслового значения многих водоёмов. К середине 1970-х гг. 64 реки автономного округа утратили свое рыбохозяйственное значение<sup>14</sup>.

Ситуация осложнялась слабым восстановительным потенциалом биоресурсов рек Югры. Во многом это было связано с особенностями весеннего затопления пойм Оби и Иртыша. В малоснежные зимы полых вод не доставало для необходимого уровня воды в их сорах.<sup>15</sup> В эти годы, особенно в сезоны ее быстрого спада, промысловая рыба и молодь, не достигнув достаточной упитанности, уxo-

---

<sup>15</sup>Сор – диалектное слово, распространённое в Сибири (особенно в Якутии и на Байкале). Означает мелководный, часто зарастающий и заболоченный залив озера или старицу (бывшее русло) реки. То есть это неглубокие водоёмы, питающиеся весенним разливом.

дила их них. Это существенно сокращало объемы вылова, достигая порой катастрофических масштабов. Так, например, в реке Ватинский Еган в 1973 г. выловили 522 центнера рыбы, а в 1975 г. всего 23 центнера.

Сокращение рыбных биоресурсов предопределило актуальность работы, направленной на искусственное разведение рыб, включая сбор икры, её инкубацию в специальных условиях и выпуск мальков в водоёмы. При решении этих задач заметно активизировалась деятельность созданного в 1952 г. в Ханты-Мансийске Обь-Тазовского отделения Государственного научно-исследовательского института озёрно-речного рыбного хозяйства («ГОСНИОР-Ха»), преобразованного в 1955 г. в отделение Сибирского института. Его сотрудники занималась рыбоводно-мелиоративными работами, расчисткой рек от лесных заломов и спасением молоди рыб в отшнурованных водоёмах.<sup>16</sup> В 1971 г. в Ханты-Мансийском рыбоводном цехе был произведен опыт искусственного разведения ценных промысловых видов, таких как тугун, муксун, пелядь и другие сиговые рыбы. Личинки появились жизнестойкими, что подтвердило возможность их искусственного разведения. При этом весьма успешно осуществлялось зарыбление озёр пелядью. В Ханты-Мансийском и Кондинском районах посадка пеляди для многолетнего выращивания производилась в 17 озёрах общей площадью 7,5 тыс. га. Пелядь прижилась в 12 водоёмах<sup>17</sup>.

Ухудшение экологического состояния водоемов и особенно наполнения речного бассейна Среднего Приобья диктовали необходимость поиска и внедрения технологий ловли рыбы, независимых от «природной стихии». В 1960-е гг. активизировался начатый процесс модернизации рыбной промышленности региона, направленный на развитие рыбного хозяйства по пути от промысла, приспособляющегося к стихийным природным процессам, к организованному производству, основанному на управлении этими процессами. В автономном округе расширялась акватория рыбодобычи, осуществлялась механизация производства, совершенствовалась его инфраструктура. Так, например, на крупнейшем отраслевом предприятии округа, – Ханты-Мансийском рыбокомбинате, к 1967 г. производственный процесс был механизирован на 80% и полностью обеспечен электроэнергией<sup>18</sup>.

Тем не менее, несмотря на принятые меры по нейтрализации техногенного влияния на экологическое состояние водоемов,

---

<sup>16</sup>Отшнурованный водоём – озеро, оставшееся после весеннего разлива рек. Вода скапливается в мелких оврагах и неровностях рельефа, там же остаётся и рыба, отделённая сушей от основной акватории и естественной среды обитания.

в 1960–1980-е гг. добыча рыбы в Ханты-Мансийском автономном округе сокращалась. Ее вылов Ханты-Мансийским рыбокомбинатом в 1960 - 1968 гг. снизился с 40 тыс. тонн до 15 тыс. тонн, т.е., практически в 3 раза<sup>19</sup>.

Неотъемлимым природным фактором экономической и социокультурной модернизации развития Ханты-Мансийского автономного округа являлся суровый северный климат. И.В. Побережников отмечал, что «... значительная часть территорий, особенно на Востоке, отличалась суровыми природно-климатическими условиями, что не могло не сказаться ... на общей динамике экономических и социальных отношений»<sup>20</sup>.

Его особенно заметное влияние прослеживается в процессе осуществления урбанизации территории автономного округа и, в частности, жилищного строительства. В мировой практике отсутствовал опыт возведения крупнопанельных домов в условиях, аналогичных природно-климатическим факторам Средней Оби. Существовали нормы и правила проектирования жилых помещений в широтах теплого и холодного климата, вечной мерзлоты, но для строительства домов на болотах при высокой влажности и низких температурах инженерных стандартов не было ни в СССР, ни за рубежом.

Особенные географические и природно-климатические обстоятельства градостроительства на Севере Западной Сибири, его новизна и недостаточная изученность требовали от руководителей строительства нестандартных самостоятельных решений.

В феврале 1967 г. для подготовки строительных норм и правил Тюменский областной комитет КПСС по согласованию с Министерством нефтяной промышленности инициативе секретаря Тюменского обкома командировали в Тюмень около 1000 наиболее авторитетных проектировщиков и строительных инженеров. В результате напряженной работы ими в течение двух недель были разработаны «Временные строительные нормы и правила», утвержденные через месяц Миннефтепромом. Более 20 лет ими руководствовались инженеры-проектировщики в процессе архитектурно-планировочного обеспечения городского строительства на территории Ханты-Мансийского автономного округа. Доработанные и усовершенствованные они переходили частями в основные СНиПы<sup>21</sup>.

Наличие значительных массивов строевого леса и дефицит в Среднем Приобье необходимых для капитального строительства нерудных полезных ископаемых явились причиной развернувшейся ведомственной дискуссии представителей нефтяной промышленности и властных структур Тюменской области. В ходе нее Генеральный директор производственного объединения «Сургутнефте-

газа» Н.П. Захарченко выступал против абсолютизации каменного строительства и доказывал экономические преимущества городского строительства из деревянных конструктивных материалов. Однако руководители Тюменской области не разделяли мнение авторитетного нефтяника. Первый секретарь Тюменского обкома КПСС Б.Е. Щербина определенно заявлял: «Мы будем строить только бетокаменные города, никакого деревянного жилья»<sup>22</sup>.

В мае 1968 г. под руководством заместителя начальника производственного отдела Управления строительством Сургутской ГРЭС А. Белогорохова в микрорайоне энергетиков началось строительство первого железобетонного крупнопанельного дома<sup>23</sup>. Затем последовал ввод в Сургуте четырех таких домов общей площадью 7900 кв.м. строительным трестом, возглавляемым Г.М. Кукуевичем<sup>24</sup>.

В те годы капитальное жилищное строительство в Сургуте было представлено «хрущевками» серий 1-467, 1-335 и 1-439А, которые, однако, не соответствовали климату северных регионов. Они вызывали справедливые жалобы сургутян из-за слабых теплозащитных характеристик. Суровые условия сибирских зим диктовали необходимость строить дома, способные противостоять этой северной климатической агрессии.

Большое значение для совершенствования организации и управления жилищным строительством имело постановление Совета Министров «О мерах по дальнейшему развитию городов и поселков в районах добычи нефти и газа Тюменской области», принятое 21 декабря 1971 года. В целях его выполнения Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства в письме, адресованном первому секретарю Тюменского областного комитета КПСС Б.Е. Щербине, настоятельно рекомендовал организовать в составе производственных главных управлений и объединений специализированные подразделения, решающие проблемы жилищного и социального строительства, и обеспечить перевод действующих домостроительных предприятий на производство жилых домов новых серий. В письме отмечалась необходимость ускорить проектирование домов, адаптированных к природно-климатическим условиям северных районов Тюменской области. Тюменскому заводу железобетонных изделий № 3 объединения «Тюменпромстрой» ставилась задача к 1973 г. перейти на выпуск домов серии «83». Тюменскому заводу специализированного Управления крупнопанельного домостроения объединения «Тюменпромстрой» предстояло в 1974 г. начать выпуск домов серии И-164. Тюменскому домостроительному комбинату «Главтюменнефтегазстрой» необходимо было перестроить к 1974 г. производственный процесс на поставку домов серии

«75» в северном исполнении<sup>25</sup>.

Сургутский Домостроительный комбинат «Главтюменнефтегазстрой» должен был обеспечить выпуск домов серии «И-164» взамен устаревшей серии I-467 и ввести в строй вторую очередь комбината, предназначенной для производства домов новой серии<sup>26</sup>. В этих целях сургутский филиал Ленинградского зонального научно-исследовательского института экспериментального проектирования (ЛенЗНИИЭПа), возглавляемый С.В. Билецким, разработал проект дома со значительно усиленной теплозащитой и более комфортабельными рекреационными характеристикам. Коллектив филиала для быстрейшего освоения технологии производства и строительства жилых домов по новой серии типовых проектов по договору с «Главтюменнефтегазстроем» создал в составе филиала комплексное конструкторско-технологическое подразделение для оказания технической помощи Сургутскому ДСК, а так же по договору с объединением «Тюменьпромстрой» Минпромстроя СССР конструкторско-технологическую группу для оказания на месте технической помощи заводу ЖБИ № 3<sup>27</sup>.

В результате совместной работы ЛенЗНИИЭПа и Сургутского домостроительного комбината по совершенствованию конструкций сборных железобетонных изделий был успешно осуществлен переход на выпуск домов серии «И-164» взамен устаревшей серии. Они были введены в эксплуатацию как дома «112-ой серии», закрепившиеся в повседневной жизни сургутян под названием «ленинградские дома», значительно улучшившие их бытовые условия. Застройка города в последующие годы осуществлялась преимущественно домами этой серии<sup>28</sup>.

Другим природно-географическим мотивом региональной трансформации ХМАО являлась повсеместная заболоченность его территории, которая создавала значительные трудности в формировании транспортной логистики возводимого нефтегазового комплекса.

Основной объем перевозок на территории нового промышленного освоения осуществлял речной транспорт. Однако за короткий летний навигационный период водный путь по Оби, протяженностью 6 тыс. км, в 1960 г. был способен осуществить перевозку имеющимися 20-тью судами только 3 тыс. т. грузов. Портовое хозяйство Обь-Иртышского речного бассейна не справлялось с их стремительно нарастающим объемом. Так, например, 3 сентября 1968 г. у причалов Сургутского речного порта разгружались только 13 из 23 находившихся судов, остальные простаивали в ожидании выгрузки<sup>29</sup>.

Природно-климатические севера Западной Сибири диктовали

необходимость активной модернизации системы речной перевозки грузов на территории ХМАО, создания портовой инфраструктуры, оснащенной современными причальными стенками с порталными кранами, обеспечивающими своевременные погрузочно-разгрузочные работы. Только в 1981–1985 гг. было введено в эксплуатацию более 6,2 тыс. погонных метров механизированных причалов общей мощностью 14 млн тонн грузов в год<sup>30</sup>. К 1990 г. общий объем грузовых перевозок в Обь-Иртышском бассейне составил свыше 61 млн т<sup>31</sup>.

Возрастающие потребности Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в строительных материалах и оборудовании актуализировали необходимость автомобильно-дорожного строительства. В силу природных условий заболоченности маршрутов автомобильных путей оно имело свою специфику. Главный инженер «Главтюменнефтегазстрой» Ю.П. Баталин вспоминал: «Если в Башкирии на строительство подъездных путей была брошена дивизия военных строителей, и этого оказалось достаточно, как быть в Сибири, где ни дорог, ни тверди под ногами и почти сплошь болота и вода?» - задавал он далеко не риторический вопрос<sup>32</sup>.

Ответом на него стал поиск наиболее оптимальных методов автодорожного строительства. В Югре в условиях обилия водных ресурсов и потребности в больших объемах чистого песка широкое применение получил гидropесочный намыв («гидронамыв»), - эффективный, технологичный и экономически выгодный способ создания грунтовых сооружений, в частности, полотна автомобильных дорог. Другой оригинальный эффективный прием дорожного строительства состоял в том, что в силу дефицита асфальта и железобетонных плит бетон укладывали непосредственно в арматуру полотна дороги<sup>33</sup>. Использование таких нестандартных инженерных решений обеспечило высокие темпы строительства автодорог и его значительные масштабы. В ходе форсированного строительства протяженность автомобильных дорог в автономном округе в 1966-1985 гг. увеличилось в 19 раз: со 156 км в 1966-1970 гг. до 2935,6 км в 1981-1985 гг.<sup>34</sup>

Вопрос о необходимости железнодорожного сообщения с промышленными центрами страны одним из первых инициировал Ф.К. Салманов. Уже 30 ноября 1961г. после открытия Усть-Балыкского месторождения нефти он утверждал: «Назревает необходимость строительства железной дороги»<sup>35</sup>. В декабре 1963 г. Совету Министров РСФСР было поручено рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве железной дороги Тюмень-Тобольск-Сургут и представить необходимые технико-экономические обоснования<sup>36</sup>.

Природно-географический ландшафт проектируемой 700-километровой железнодорожной магистрали от Тюмени до Сургу-

та включал в себя 20% заболоченной территории с 18 средними и 12 крупными водотоками. На траектории строительства имелось только три промышленных базы: в Тюмени, Тобольске и Сургуте. Их отделяло друг от друга расстояние в 250 и 500 км соответственно<sup>37</sup>.

Особенно важной конструктивной задачей являлось возведение железнодорожного моста через Обь. Эту работу возглавлял опытный мостостроитель О.С. Мустафьян, который предпринял эффективный управленческий маневр, сконцентрировав весь производственный потенциал 15-го и 29-го мостоотрядов, а так же технически оснащенного строительно-монтажного поезда № 442 на монтировании его конструкций. Благодаря этому строительство двухкилометрового моста было досрочно завершено в 1974 г. Восторженная встреча сургутян первого железнодорожного состава произошла 5 августа 1975 г.<sup>38</sup>.

Через три года начались топливные, грузовые и пассажирские перевозки. В результате транспортные расходы на одну тонну добытой нефти сократились в 9 раз<sup>39</sup>. Коммуникационная мобильность населения городов и поселков ХМАО-Югры получила надежную транспортную систему обеспечения.

Городское строительство в Югре начиналось с выбора площадок размещения центров управления нефтедобычи. Однако их локация была сопряжена с повсеместным отсутствием территорий, пригодных для размещения административных структур и инженерно-строительных организаций в силу повсеместной заболоченности, заторфованности, вековой мерзлоты и оползней.

Поэтому стационарные базы управления нефтедобычи были созданы в Сургуте, Нефтеюганске, Нижневартовске и Урае потому что они размещались на немногих относительно пригодных береговых участках профиля Средней Оби, где имелась возможность осуществлять разгрузку оборудования, строительных материалов и размещение персонала. Особенно показателен пример Сургута, который имел в этом отношении несомненные преимущества<sup>40</sup>.

Модернизация социокультурной сферы новых «нефтяных городов» ХМАО так же детерминировалась специфическими географическими доминантами. Особая роль социокультурных учреждений в новых городах заключалась в том, что они являлись одним из главных адаптационных факторов мигрирующего полиэтнического населения в условиях географической удаленности районов нефтегазового освоения. Их активная просветительская и досуговая деятельность способствовала преодолению чувства локализованной культурной заурядности и незначительности, отчужденности и изолированности жителей автономного округа от «большой земли».

Так, например, символами «культурного развития» Сургута долгое время были плохо отапливаемый уютный районный дом культуры и построенный еще в 1951 г. деревянный кинотеатр «Октябрь», а так же старый тесный клуб рыбоконсервного завода, о котором в 1959 г. газета «К победе коммунизма» писала: «Горькое разочарование испытываешь, когда приходишь в клуб рыбаков. Культурный отдых посетителей не интересует... в клуб приходят в пьяном виде, ведут себя непристойно, мешают отдыхать другим»<sup>41</sup>.

В 1970-х гг. началась реорганизация клубной системы учреждений культуры. В целях утверждения комплексного развития социальной инфраструктуры городов происходила замена клубов на дома культуры как путем нового строительства, так и расширения существующих площадей. В Сургуте, например, приступили к созданию трех домов культуры: «Энергетиков», «Геологов» и «Строителей». В их деятельности начали утверждаться новые формы работы. Большой интерес вызывали музыкальные, литературные и поэтические вечера, кружки по интересам, участие в художественной самодеятельности. В 1986-1990 гг. в Югре было построено домов культуры на 6700 мест<sup>42</sup>.

Происходили позитивные изменения и в других структурах социально-культурной системы автономного округа. Существенно улучшилось кинообслуживание населения Югры. В 1970 г. расположенные в ней киноустановки были объединены и выделены в особое кольцо фильмоснабжения, в результате чего киноленты доставлялись в окружное отделение кинопроката в первую очередь, поступая непосредственно с копировальных фабрик. В середине 1970 гг. 40% киноустановок округа были переоборудованы для показа на широком экране. Новые возможности культурно-технического роста югорчан открывало создание в 1976 г. в Ханты-Мансийске окружной Централизованной библиотечной системы (ИБС), существенно расширившей доступность жителей округа к художественной и научной литературе. К 1980 г. в автономном округе насчитывалось 11 ИБС<sup>43</sup>.

Таким образом, обращение к анализу природно-климатических и техногенных факторов развития Ханты-Мансийского автономного округа-Югры позволяет сделать вывод о формировании за Уралом территориального пространства, модернизация которого осуществлялась под их непосредственным влиянием.

Загрязнение водоемов промышленными и бытовыми отходами, гидростроительное блокирование рыбных нерестилищ Оби и Иртыша, сезонные колебания наполнения их заливных пойм стимулировали активизацию строительства очистных сооружений и работу рыбохозяйственных организаций по восстановлению рыбных био-

ресурсов. Однако в полной мере в исследуемый период обеспечить экологическую безопасность водного бассейна Югры обеспечить не удалось. Объемы добычи рыбы продолжали сокращаться.

Отсутствие в округе обустроенных месторождений нерудных материалов и наличие значительных лесных массив обусловили ведомственную дискуссию о целесообразности деревянного или каменного городского строительства. В результате было принято решение в пользу последнего.

Адекватным ответом на климатические вызовы севера явились новые проекты домов, обладавшими необходимыми теплозащитными характеристикам. Они получили широкое распространение далеко за пределами Югры.

К концу исследуемого периода в Сургуте была создана культурно-досуговая среда, обладающая содержательным рекреационным потенциалом. Создание полноценной городской социокультурной среды, ввод в строй многочисленных образовательных, просветительских и развлекательных учреждений в условиях сурового климата северных широт нейтрализовали связанные с географической удаленностью настроения изолированности и оторванности от центральных районов страны, способствовали снижению текучести кадров.

## Примечания Nots

(Endnotes)

1. *Зубкова Е.Ю.* Югра в контексте позднесоветской модернизации: региональная история в общенациональной перспективе // *Уральский исторический вестник*. 2024. № 1(82). С. 72.

2. *Алексеев В.В.* Фронтирная модернизация в имперской России // *Вестник ЮУрГУ*. Серия. Социально-гуманитарные науки. 2017. Т. 17. № 2. С. 6-13; *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация в истории России // URL: <http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-v-istorii-rossii> (дата обращения 03.10.2025 г.); *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация в современной отечественной историографии // URL: [http://elar.urfu.ru/bitstream/10995194464/1/ubich\\_2020\\_1\\_0\\_5.pdf](http://elar.urfu.ru/bitstream/10995194464/1/ubich_2020_1_0_5.pdf) (дата обращения 03.10.2023 г.); *Побережников И.В.* Модель фронтирной модернизации (на примере восточных регионов России в XVIII-XIX вв.) // Становление индустриально-урбанистического общества в Урало-Сибирском регионе: подходы, исследования, результаты. Материалы межрегиональной научной конференции, 30 июня - 2 июля 2010 г. Новосибирск, 2010. С. 34- 41; *Побережников И.В.* Особенности фронтирной модернизации (на примере Урала XVIII-XIX вв.) // Документ. Архив. История. Современность: сб. науч. тр. Вып. 11. Екатеринбург, 2010; *Побережников И.В.* Азиатская Рос-

сия: фронтир, модернизация // Известия УрГУ. 2011. Сер. 2: Гуманитарные науки. № 4(96). С. 191-203; *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация как Российский цивилизационный феномен // URL: [http:// cyberlenika.ru / article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen) (дата обращения 03.10.2023 г.).

3. *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация как Российский цивилизационный феномен. С. 246 // URL: [http:// cyberlenika.ru /article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen) (дата обращения 03.10.2023 г.).

4. *Тимошенко А.И.* Экономическое развитие Сибири как результат государственной стратегии, направленной на индустриальную модернизацию СССР // Историко-экономические исследования. 2018. № 1. С. 99.

5. *Донгорян Ш.С.* Взгляды на градостроительство на севере Западной Сибири // История градостроительного освоения территории Северо-Западного нефтегазового комплекса. М., 2004. С.190; URL: [https://ru expert.ru/Города\\_Ханты-Мансийский\\_автономный\\_округ](https://ruexpert.ru/Города_Ханты-Мансийский_автономный_округ) (дата обращения 03.10.2023 г.).

6. *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация как Российский цивилизационный феномен. С. 246 // URL: [http:// cyberlenika.ru /article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnuy-fenomen) (дата обращения 03.10.2023 г.).

7. *Козловский Е.А.* К истории освоения Западно-Сибирской нефтегазовой провинции. URL [http:// mangs.org/ news/ business/ k- istoria- osvoeniya-zapadno- sibirskoy- neftegazovoy- provinsii](http://mangs.org/news/business/k-istoria-osvoeniya-zapadno-sibirskoy-neftegazovoy-provinsii) (дата обращения 10.10.2025 г.).

8. *Карпов В.П.* Нефтяная и газовая промышленность региона: становление и развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Академическая история Югры. Т. 7. Ханты-Мансийск: АО Изд. дом «Новости Югры», 2024. С. 248.

9. URL: <https://ugra.news> (дата обращения 21.01.2023 г.).

10. *Гололобов Е.И.* Проблемы антропогенного влияния на природу Сибирского Севера // Академическая история Югры. Т. 7. Ханты-Мансийск: АО Изд. дом «Новости Югры», 2024. С. 387.

11. Михеев Ю.С. Деятельность регионального комитета по охране природы ХМАО в к. 1980-х-1990-е гг. // *Вестник Сургутского государственного университета*. 2022. №6. С. 108.

12. URL: [https:// vodahm.ru](https://vodahm.ru) (дата обращения 21.01.2023 г.).

13. Михеев Ю.С. Деятельность регионального комитета по охране природы ХМАО в к. 1980-х-1990-е гг. // *Вестник Сургутского государственного университета*. 2022. №6. С. 108.

14. *Гололобов Е.И.* Проблемы антропогенного влияния на природу Сибирского Севера // Академическая история Югры. Т. 7. Ханты-Мансийск: АО Изд. дом «Новости Югры», 2024. С. 383.

15. *Гололобов Е.И.* Проблемы антропогенного влияния на природу Сибирского Севера // Академическая история Югры. Т. 7. Ханты-Мансийск: АО Изд. дом «Новости Югры», 2024. С. 383.

16. URL: <https://ugra.aif.ru> дата обращения 06.11.2023).

17. Рыбокомбинат Ханты-Мансийский URL: [https://zemlaki. okrlib](https://zemlaki.okrlib)

(дата обращения 06.12.2023).

18. Гололобов Е.И., Мостовенко М.С. Рыбное и охотничье хозяйство Севера Западной Сибири в 1960-1980-е гг.: от промысла к отрасли // Вестник урovedения. 2016. №3. С. 114.

19. *Побережников И.В.* Фронтирная модернизация как Российский цивилизационный феномен. С. 246 // URL: <http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsivilizatsionnuy-fenomen> (дата обращения 03.10.2023 г.).

20. *Донгорян Ш.С.* Взгляды на градостроительство на севере Сибири // История и перспективы градостроительного освоения территорий Севера. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. М., 2004. С. 190.

21. *Ярошко А.* Первый государственный // Югра. 1997. Июль. № 7. С. 17.

22. Годы и люди Сургутской ГРЭС-1. С. 25.

23. МКУ «Муниципальный архив города Сургута» (МАГС) Ф. 80. Оп. 2. Д. 82. Л. 23.

24. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф.П-124. Оп. 1. Д. 5736. Л. 15).

25. ГАСПИТО. Ф.П-124. Оп. 1. Д. 5736. Л. 16.

26. ГАСПИТО. Ф.П-124. Оп. 1. Д. 5736. Л. 16.

27. МАГС. Ф. 80. Оп. 2. Д. 82. Л. 23; Ф. 3. Оп. 1. Д. 47. Л. 168.

28. МАГС. Ф. 80. Оп. 2. Д. 82. Л. 23.

29. *Веселов С.И.* Транспортная инфраструктура и логистика: речной, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт, малая авиация // Академическая история Югры. Т. 7. Второе покорение Сибири: Ханты-Мансийский автономный округ в 1953-1991 гг. Ханты-Мансийск, 2025. С. 270.

30. *Веселов С.И.* Транспортная инфраструктура и логистика: речной, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт, малая авиация // Академическая история Югры. Т. 7. Второе покорение Сибири: Ханты-Мансийский автономный округ в 1953-1991 гг. Ханты-Мансийск, 2025. С. 270.

31. *Баталин Ю.П.* От игр в «кубики» к суперблокам // Соратники. Поколение Виктора Муравленко. Тюмень, 2002. С. 79.

32. МАГС. Ф.3. Оп.1. Д.5.Л.92.

33. *Веселов С.И.* Транспортная инфраструктура и логистика: речной, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт, малая авиация // Академическая история Югры. Т. 7. Второе покорение Сибири: Ханты-Мансийский автономный округ в 1953-1991 гг. Ханты-Мансийск, 2025. С. 285.

34. ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 12. Д. 39. Л. 24.

35. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.). М., 1968. Т. 5. С. 428.

36. *Авимская М.А.* Железная дорога к сибирской нефти // Югра. 2003. № 9-10. С. 42.

37. Нефть и газ Тюмени в документах.1971-1975 гг. Свердловск, 1979. С. 249.

38. *Авимская М.А.* Железная дорога к сибирской нефти // Югра. 2003. № 9-10. С. 44.
39. МАГС. Ф. 90. Оп. 1. Д. 30. Л. 3-4.
40. К победе коммунизма. 1959. 5 апреля.
41. Капитальное строительство в городах и районах Тюменской области за 1986-1990 гг.: статистический сборник. Тюмень, 1991. С.44.
42. Ташлыкова М.И. Культурная жизнь и культурная инфраструктура // Академическая история Югры. Т. 7. Второе покорение Сибири: Ханты-Мансийский автономный округ в 1953-1991 гг. Ханты-Мансийск, 2025. С. 495.

### **Автор, аннотация, ключевые слова.**

**Прищепа Александр Иванович** - доктор исторических наук, профессор. Сургутский государственный университет ХМАО-Югры (Россия, Сургут); 628406 г. Сургут, ул. 30 лет Победы, д.60, кв.9.

ORCID: 0009-0008-6239-9391

[aiprishepa@yandex.ru](mailto:aiprishepa@yandex.ru)

В статье на основе ранее не вводимых в научный оборот документов Государственного архива социально-политической истории Тюменской области, Муниципального архива города Сургута, периодической печати и мемуаров непосредственных участников изучаемых событий впервые в отечественной историографии рассматривается влияние техногенных и природно-климатических факторов на экономическую и социокультурную трансформацию Югры в ходе ее «фронтирной модернизации». Проблемное поле статьи включает анализ экологических последствий нефтегазового освоения территории севера Западной Сибири, в ходе которого происходило загрязнение рек и водоемов нефтепродуктами, промышленными и бытовыми отходами. Показывается как нарушение экологического баланса диктовало необходимость поиска и внедрения независимых от «природной стихии» передовых технологий рыбодобычи, модернизации материально-технической базы рыбной отрасли и совершенствования методов возобновления рыбных биоресурсов.

Большое внимание уделяется изучению влияния природной и климатической среды на форматирование городского пространство округа, в ходе которого проявлялись ведомственные интересы сторонников деревянного и каменного домостроения. В статье указывается, что, не смотря на незначительные запасы нерудных полезных ископаемых в округе и наличие больших массивов строевого леса, выбор был сделан в пользу каменного градостроительства.

Автор фиксирует органическую связь природной обстановки заболоченной территории и улучшения технологии портового, автодорожного и железнодорожного строительства.

Характеризуя влияние эндогенных факторов на социальное развитие «нефтяных городов», автор отмечает высокую эффективность инженерно-архитектурной работы, в результате которой были созданы проекты

домов, адаптированных к суровым климатическим условиям северных широт и обладающих необходимыми конструктивными теплозащитными возможностями.

В ходе характеристики тандема природно-географических условий и культурного строительства в округе подчеркивается актуальность формирования его инфраструктуры как важного обстоятельства сохранения контингента трудовых ресурсов в агрессивных климатических условиях и географической удаленности автономного округа от «большой земли».

Модернизация, природно-климатический фактор, северный климат, нефтегазовое освоение, городское строительство, традиционная отрасль, механизация, транспортная инфраструктура, жизнедеятельность, экология.

### **Author, abstract, keywords.**

**Prishchepa Alexander Ivanovich** - Doctor of Historical Sciences, Professor. Surgut State University of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra (Russia, Surgut); 628406, Surgut, 30 Let Pobedy Street, 60, Apt.9.

ORCID: 0009-0008-6239-9391

[aiprishepa@yandex.ru](mailto:aiprishepa@yandex.ru)

Based on previously unpublished documents from the State Archive of the Social and Political History of the Tyumen Region, the Municipal Archive of the City of Surgut, periodicals, and memoirs of the participants in the events, this article is the first in Russian historiography to examine the impact of technological and natural-climatic factors on the economic and sociocultural transformation of Yugra during its “frontier modernization.” The article focuses on the environmental consequences of the oil and gas development in the northern regions of Western Siberia, which led to the pollution of rivers and water bodies with petroleum products, industrial waste, and household waste. It is shown how the violation of the ecological balance dictated the need to search for and implement advanced fishing technologies that are independent of the “natural elements”, to modernize the material and technical base of the fishing industry, and to improve methods for renewing fish biological resources.

Great attention is paid to characterizing the influence of endogenous factors on the social development of “oil cities”, the author notes the high efficiency of engineering and architectural work, which resulted in the creation of house projects adapted to the harsh climatic conditions of the northern latitudes and possessing the necessary constructive heat-protective capabilities.

During the description of the tandem of natural and geographical conditions and cultural construction in the district, the relevance of the formation of its infrastructure is emphasized as an important factor in preserving the workforce in the harsh climate and geographical remoteness of the autonomous district from the “mainland”.

Modernization, natural and climatic factors, northern climate, oil and gas development, urban construction, traditional industry, mechanization, transport infrastructure, life activities, ecology.

## References

1. *Zubkova E.Yu.* Yugra v kontexte poznesoveskoj modernizatsii: regionalnaya istoriya v obshchenatsionalnoj perspective // *Uralskij istricheskij vestnik*. 2024. № 1(82). S. 72.

2. *Alekseev V.V.* Frontirnaya modernizatsiya v impeskoj Rossii // *Vestnik UrGU. Seriya Sotsialno-ekonomicheskie nauki*. 2017. T. 17. № 2. S. 6-13; *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya v istorii Rossii // URL: [http://cyberlenika.ru / article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-v-istorii-rossii](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-v-istorii-rossii) (data obrasheniya 03.10.2023 g.); *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya v sovremennoj otechestvennoj istoriografii // URL: [http:// elar. urfu. ru/bitstream/10995194464/1/ ubich\\_2020\\_1\\_0\\_5 pdf](http://elar.urfu.ru/bitstream/10995194464/1/ubich_2020_1_0_5.pdf) (data obrasheniya 03.10.2023 g.); *Poberezhnikov I.V.* Model frontirnoj modernizatsii (na primere vos-tochnyh regionov Rossii v XVIII-XIX vekah) // *Stanovlenie industrialnogo – urbanisticheskogo obshestva v Uralo - Sibirskom regione: podhody, issledovaniya, rezultaty . Materialy mezhdunarodnoj konferentsii*. 30 iyunya - 2 iyulya 2010 g. Novosibirsk, 2010. S. 34-41; *Poberezhnikov I.V.* Osobennosti frontirnoj modernizatsii na primere Urala XVIII-XIX vv. Dokument. Arhiv. Istoriya. Sov-remennost. sb. nauch. tr. Vup. 11. Ekaterinburg, 2010; *Poberezhnikov I.V.* Azi-atskaya Rossiya: frontirnaya modernizatsiya // *Izvestiya UrGU*. 2011. Ser. 2: Gumanitarnye nauki. № 4(98). S. 191-203; *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya kak Rossiiskij tsivilizatsionnyj fenomen // URL: [http:// cyberlenika.ru /article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen) (data obrasheniya 03.10.2023 g.).

3. *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya kak Rossiiskij tsivilizatsionnyj fenomen. S. 246 // URL: [http:// cyberlenika.ru /article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen) (data obrasheniya 03.10.2023 g.).

4. *Timoshenko A.I.* Ekonomicheskoe razvitie Sibiri kak rezultat gosudarstvennoi strategii, napravlennoi na industrialnuyu modernizatsiyu SSSR // *Istorko-ekonomicheskie issledovaniya*. 2018. № 1. S. 99.

5. *Dongoryan Sh.S.* Vzglyady na gradostroitelstvo na severe Zapadnoj Sibiri // *Istoriya gradostroitel'nogo osvoeniya territorii Severo-Zapadnogo neftegazovogo kompleksa*. M, 2024. S. 190; URL: [https://ru.expert.ru/ Goroda. Khanty- Masii-skiiy avtonomnyy okrug](https://ru.expert.ru/Goroda.Khanty-Masii-skiiy_avtonomnyy_okrug) (data obrasheniya 03.10.2023 g.).

6. *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya kak Rossiiskij tsivilizatsionnyj fenomen // URL: [http:// cyberlenika.ru /article/ n/ frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen](http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskiy-tsvilizatsionnyj-fenomen) (data obrasheniya 03.10.2023 g.).

7. *Kozlovskij E.A.* K istorii osvoeniya Zapadno Sibirskoj neftegazovoj provin-tsii // URL: [http:// mangs.org/ news/ business/ k- istorii- osvoeniya- zapadno- sibirskoj- neftegazovoj- provintsii](http://mangs.org/news/business/k-istorii-osvoeniya-zapadno-sibirskoj-neftegazovoj-provintsii) (data obrasheniya 10.10.2023 g.).

8. *Karpov V.P.* Neftyanya i gazovaya promyshlennost regiona: stanovle-

nie i razvitie Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa // Akademicheskaya istoriya Ugry v 8 t. Khantu-Masijsk: AO Izd. Dom «Novosti Ugry». 2024. t. 7. S.248.

9. URL: <https://ugra.news> (data obrasheniya 21.01.2023 g.).

10. *Gololobov E.I.* Problemy antropogenno vliyanya na prirodu Sibirskogo Severa//Akademicheskaya istoriya Ugry. t. 7. Khanty-Masijsk: AO Izd. Dom «Novosti Ugry». 2024. t. 7. S. 387.

11. *Mihev Yu.S.* Deyatelnost regionalnogo komiteta po ohrane prirody HMAO v k.1980-h-1990-e gg. //Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta. 2022. № 6. S.108.

12. URL: <https://vodahm.ru> (data obrasheniya 21.01.2023 g.).

13. *Mihev Yu.S.* Deyatelnost regionalnogo komiteta po ohrane prirody HMAO v k.1980-h-1990-e gg. //Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta. 2022. № 6. S.108.

14. *Gololobov E.I.* Problemy antropogenno vliyanya na prirodu Sibirskogo Severa//Akademicheskaya istoriya Ugry t.7. Khantu-Masijsk: AO Izd. Dom «Novosti Ugry». 2024. S. 383.

15. *Gololobov E.I.* Problemy antropogenno vliyanya na prirodu Sibirskogo Severa//Akademicheskaya istoriya Ugry. t.7. Khanty-Masijsk: AO Izd. Dom «Novosti Ugry». 2024. S. 383.

16. URL: <https://ugra.aif.ru> data obrasheniya 06.11.2023).

17. Rybokombinat Khanty-Masijskij. URL: <https://zemlaki.okrlib>\_(data obrasheniya 6.12.2023 g.).

18. *Gololobov E.I. Mostovenko M.S.* Rybnoe i ohotniche hozyajstvo Severa Zapadnoj Sibiri v 1960-1980-e gg.: ot promysla k otrasli // Vestnik ugrovedeniya. 2016. № 3. S. 114.

19. *Poberezhnikov I.V.* Frontirnaya modernizatsiya kak Rossiiskij tsivilizatsionnyj fenomen. S. 246 // URL: <http://cyberlenika.ru/article/n/frontirnaya-modernizatsiya-kak-rossiiskij-tsvilizatsionnyj-fenomen> (data obrasheniya 03.10.2023 g.).

20. *Dongoryan Sh.S.* Vzglyady na gradostroitelstvo na severe Zapadnoj Sibiri // Istoriya gradostroitel'nogo osvoeniya territorii Severo Zapadnogo neftegazovogo kompleksa. M., 2024. S. 190.

21. Yaroshko A. Pervyj gosudarstvennyj // Ugra. 1997. Iyul. № 7. S. 17.

22. Gody i ludi Surgutskoj GRES-1. S. 25.

23. MKU «Munitsipalnyj arhiv goroda Surguta». (MAGS). F. 80. Op. 2. D. 82. L. 23.

24. Gosudarstvennyj arhiv sotsialno-politicheskoy istorii Tumenskoj oblasti (GASPITO). F. P-124. Op. 1. D. 5736. L. 15.

25. GASPITO. F. P-124. Op. 1. D. 5736. L. 16.

26. GASPITO. F. P-124. Op. 1. D. 5736. L. 16.

27. MAGS. F. 80. Op. 2. D. 82. L. 23; F. 3. Op. 1. D. 47. L. 168.

28. MAGS. F. 80. Op. 2. D. 82. L. 23.

29. *Veselov S.I.* Transportnaya infrastruktura i logistika: rechnoj, avtomobilnyj, zheleznodorozhnyj, truboprovodnyj transport, malaya aviatsiya // Akademicheskaya istoriya Ugry t. 7. Vtopoe pokorenie Sibiri: Khanty-Masijskij avtonomnyj okrug v 1953-1991 gg. Khanty-Mansijsk, 2025. S. 270.

30. *Veselov S.I.* Transportnaya infrastruktura i logistika: rečnoj, avtomobilnyj, zheleznodorozhnyj, truboprovodnyj transport, malaya aviatsiya // Akademiches-kaya istoriya Ugry t. 7. Vtopoe pokorenie Sibiri: Khanty-Masijskij avtonomnyj okrug v 1953-1991 gg. Khanty- Mansijsk, 2025. S. 270.
31. *Batalin Yu.P.* Ot igr v «kubiki» k superblokam // Soratniki.Pokolenie Vikto-ra Muravlenko. Tumen, 2002. S. 79.
32. MAGS. F. 3. Op. 1. D. 5. L. 92.
33. *Veselov S.I.* Transportnaya infrastruktura I logistika: rečnoj, avtomobilnyj, zheleznodorozhnyj, truboprovodnyj transport, malaya aviatsiya // Akademiches-kaya istoriya Ugry t. 7. Vtopoe pokorenie Sibiri: Khanty Masijskij avtonomnyj okrug v 1953-1991 gg. Khanty Mansijsk, 2025. S. 285.
34. ĠASPITO. F. 113. Op. 12. D. 39. L. 24.
35. Resheniya partii I pravitelstva po hozyajstvennym voprosam (1917-1967 gg.) M.,1968. T. 5. S. 428.
36. *Avimskaya M.A.* Zheleznaya doroga k sibirskoj nefiti // Ugra. 2003; № 9-10. S. 42.
37. Neft i gaz Tumeni v dokumentah. 1971-1975 gg. Sverdlovsk, 1979. S. 249.
38. *Avimskaya M.A.* Zheleznaya doroga k sibirskoi nefiti // Ugra. 2003; № 9-10. S. 44.
39. MAGS. F. 90. Op. 1. Д. 30. L. 3-4.
40. K pobede kommunizma. 1959. 5 aprelya.
41. Kapitalnoe stroitelstvo v gorodah i rajonah Tumeskoj oblasti za 1986-1990 gg.: statisticheskij sbornik. Tumen, 1991. S.44.
42. *Tashlykova M.I.* Kulturnaya zhizn I kulturnaya infrastruktura // Akademi-cheskaya istoriya Ugry t. 7. Vtopoe pokorenie Sibiri: Khanty Masijskij avto-nomnyj okrug v 1953-1991 gg. Khanty Mansijsk, 2025. S. 495.