

Оригинальная статья / Original article

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-246-254>

Развитие дорожной инфраструктуры Курской области в годы VIII и IX пятилеток (1966–1975 годы)

Д. М. Носов¹ ✉

¹ Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Резюме

Актуальность. Формирование сети дорог – одно из ключевых условий успешности развития страны в целом и отдельных регионов в частности. Исторический опыт показал, что перемещать грузы и людей на большие расстояния по суше с наименьшими затратами выгоднее всего по железным дорогам. Но для успешного формирования транспортной логистики внутри региона необходимо делать упор на развитие автодорожного сообщения. Это особенно актуально для такого относительно небольшого региона, как Курская область, где имеются существенные проблемы в функционировании и обслуживании дорожной сети. Период VIII и IX пятилеток является одним из наиболее важных в истории формирования сети автомобильных дорог региона. В это время прокладывается твердое покрытие практически на всех ключевых автомобильных магистралях области и идет становление современной дорожной сети. Понимание проблем, с которыми сталкивались строители дорог в изучаемый период времени, дает возможность детальнее разобраться с проблемами функционирования современной автодорожной сети Курской области.

Цель – показать основные этапы формирования дорожной инфраструктуры Курской области в 1966–1975 годы.

Задачи: на основе изучения комплекса исторических источников проанализировать проблемы, с которыми столкнулась Курская область при создании дорожной инфраструктуры в 1966–1975 годы; раскрыть найденные пути решения этих проблем.

Методология. При написании работы автор опирался на основополагающие методы исторической науки (принципы историзма и объективности), а также на ряд конкретно-исторических и общенаучных методов (аналитический, сравнительно-исторический и пр.).

Результаты. Отсутствие регионального комплекса историографии по данной проблеме говорит о недостаточной изученности вопроса. Настоящая работа не только вводит в научный оборот собранный эмпирический материал по истории развития автодорожной инфраструктуры, но и показывает основные направления этого процесса.

Вывод. Создание сети автодорог и формирование развитой дорожной инфраструктуры в Курской области в годы VIII и IX пятилеток послужило серьезной основой для дальнейшего экономического развития региона, а также для повышения мобильности граждан за счет, в первую очередь, улучшения качества автотранспортных перевозок.

Ключевые слова: Курская область; дорожная инфраструктура; капиталовложения; автомобильные дороги.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Носов Д. М. Развитие дорожной инфраструктуры Курской области в годы VIII и IX пятилеток (1966–1975 годы) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 6. С. 246–254. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-246-254>.

Поступила в редакцию 27.10.2021

Принята к публикации 25.11.2021

Опубликована 27.12.2021

Development of the Road Infrastructure of the Kursk Region During the VIII and IX Five-Year Plans (1966–1975)

Dmitry M. Nosov¹ ✉

¹ Southwest State University
50 Let Oktyabrya str. 94, Kursk, 305040, Russian Federation

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Abstract

Relevance. The formation of a network of roads is one of the key conditions for the successful development of the country as a whole and individual regions in particular. Historical experience has shown that it is most profitable to move goods and people over long distances by land at the lowest cost by rail. But for the successful formation of transport logistics within the region, it is necessary to focus on the development of road communications. This is especially true for such a relatively small region as the Kursk region, where there are significant problems in the operation and maintenance of the road network. The period of the VIII and IX five-year plans is one of the most important in the history of the formation of the region's road network. At this time, a hard surface is being laid on almost all key highways of the region, and the formation of a modern road network is underway. Understanding the problems faced by road builders during the period under study makes it possible to understand in more detail the problems of the functioning of the modern road network of the Kursk region.

The purpose. Show the main stages of the formation of the road infrastructure of the Kursk region in 1966–1975.

Objectives: based on the study of a complex of historical sources to analyze the problems that the Kursk region faced when creating road infrastructure in 1966–1975, to reveal the found ways to solve these problems.

Methodology. When writing the work, the author relied on the fundamental methods of historical science (the principles of historicism and objectivity), as well as on a number of specific historical and general scientific methods (analytical, comparative historical, etc.).

Results. The absence of a regional complex of historiography on this issue indicates an insufficient study of the issue. This work not only introduces into scientific circulation the collected empirical material on the history of the development of road infrastructure, but also shows the main directions of this process.

Conclusion. The creation of a network of roads and the formation of a developed road infrastructure in the Kursk region during the VIII and IX five-year plans served as a serious basis for the further economic development of the region, as well as for increasing the mobility of citizens by, first of all, improving the quality of road transport.

Keywords: Kursk region; road infrastructure; capital investments; highways.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Nosov D. M. Development of the Road Infrastructure of the Kursk Region During the VIII and IX Five-Year Plans (1966–1975). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law.* 2021; 11(6): 246–254. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2021-11-6-246-254>.

Received 27.10.2021

Accepted 25.11.2021

Published 27.12.2021

Введение

Формирование автодорожной сети с развитой дорожной инфраструктурой – процесс длительный и капиталозатратный. Однако именно она создает условия для более быстрого развития экономики региона, а следовательно, и условия для

массового перемещения людей. В 1960–70-е гг. развитие дорожной инфраструктуры стало особенно востребованным и насущным. Тому способствовало стремительное развитие экономики, для нужд которой требовались непрерывные перемещения грузов и людей. Как показала практика, железнодорожного транспорта,

на который делалась ставка в предыдущие годы, оказалось недостаточно [1, с. 112], требовалось развитие и автомобильного сообщения, которое является более мобильным, а зачастую и более быстрым, особенно в условиях таких небольших регионов, как Курская область.

Ключевая роль в этом процессе отводилась строительству дорог с твердым покрытием, а также созданию объектов, которые должны были обслуживать и способствовать более комфортному перемещению по автомобильным дорогам области (сеть АЗС, автовокзалы и пр.) [2, с. 93].

Стоит отметить, что в отечественной историографии данной проблематике практически не уделялось внимания. Существует крайне ограниченное количество работ, посвященных развитию дорожного сообщения в рамках всего государства [3]. Региональный аспект освещен в основном на материалах Севера [4; 5; 6] и Сибири [7]. Это объясняется крайней важностью проблематики не только в развитии экономики данных регионов, но и исторической и природно-климатической спецификой их жизни.

Однако проблема развития дорожного сообщения и сопутствующей инфраструктуры в большей степени отразилась в работах экономистов, чему способствует специфика изучаемой проблемы. Учеными-экономистами в целом были проанализированы ключевые аспекты создания дорожной сети в нашей стране, в частности ее особенности [8; 9; 10].

В этой связи разработка проблемы развития транспортной инфраструктуры в годы VIII и IX пятилеток (1966–1975 гг.) на материалах Курской области представляется нам актуальной и насущной, особенно в контексте современного состояния и функционирования автодорожной сети региона.

Методология

Комплекс научных методов и принципов, использованных нами при написании настоящей работы, позволил ре-

шить все поставленные перед исследованием задачи. Помимо использования традиционных методологических принципов (объективность и принцип историзма), нами активно привлекался как общенаучный (аналитический метод, индуктивно-дедуктивный), так и специально-исторический инструментарий (сравнительно-исторический метод).

Результаты и их обсуждение

Создание, поддержание и реконструкция развитой сети автомобильных дорог – одна из важнейших экономических задач, решение которой требовало больших капиталовложений. Поэтому на основании п. 2 Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» для финансирования дорожного строительства должны были привлекаться не только средства государственного бюджета. Значительную часть капиталовложений в развитие дорожной инфраструктуры должны были направлять предприятия, располагавшиеся на территории региона [11, л. 34–37]. Они могли либо направлять на строительство или обслуживание дорог собственных рабочих и технику, или перечислять определенные суммы Курскому областному управлению строительства и ремонта автодорог. К примеру, в первый год VIII пятилетки (1966 г.) предприятия должны были перевести на счет вышеуказанной организации 424,4 тыс. руб., а также выполнить работы на общую сумму в 342,4 тыс. руб. Помимо предприятий средства на дорожное строительство должны были также выделяться из районных бюджетов. План объемов финансирования на 1966 г. составлял 1 400 тыс. руб. [12, л. 230]

Но несмотря на такие крупные капиталовложения и значительную поддержку со стороны предприятий и местных вла-

стей, областное дорожно-строительное управление не справлялось со своей работой. Из года в год недовыполнялись работы, из-за чего происходило удорожание итоговой стоимости объектов инфраструктуры, в особенности дорог. Только за 1966 г. коэффициент использования имеющихся производственных сил по организациям управления составил всего 0,559. При этом фондовые материалы в ряде случаев использовались не для производственных целей, а продавались сторонним организациям: так, без составления необходимой документации было реализовано более тысячи тонн цемента [13, л. 12].

Все это влияло в итоге на качество дорог, которое даже на ключевых магистралях оставляло желать лучшего. Даже новые дороги были очень плохого качества: так, участок трассы «Курск – Воронеж» между 92-м и 97-м километрами был сдан в конце 1966 г., но уже через полгода он пришел в полную негодность, как и железобетонная труба на 31-м километре трассы «Курск – Щигры» [14]. Неудовлетворительное состояние дорог специалисты в первую очередь связывали с нарушениями технологий строительства и ремонта. В свою очередь, такое положение объясняется недостатком квалифицированных кадров, которых не только не хватало, но они еще и были распределены по всей области, что неоднократно признавалось начальником дорожно-строительного управления № 1 Гладких как серьезный недостаток в работе.

В целях усиления темпов строительства дорог области 10 декабря 1966 г. решением исполкома Курского облсовета за № 777 было создано дорожно-строительное управление № 2 (ДСУ № 2), которое начало функционировать уже со следующего 1967 г. в Судже [15, л. 20]. Создание второго в области ДСУ сыграло, безусловно, позитивную роль в деле развития дорожной инфраструктуры региона. Благодаря его деятельности от-

дельные районы весьма успешно справлялись со строительством дорог. Так, за 9 месяцев 1967 г. план дорожного строительства и ремонта в Коньшевском районе области был выполнен на 110%. Однако при этом план ремонта мостов удалось выполнить на 76%, а работы по восстановлению земляного полотна – на 85%. Отчасти это объясняется недостаточным привлечением колхозов и совхозов к работам. Во-первых, ими были недофинансированы работы: из плановых 167,4 тыс. руб. ими были перечислены на обеспечение дорожных работ только 92,8 тыс. руб. Во-вторых, не были в должной мере организованы отработки строительных бригад колхозов и совхозов на дорожных работах, а также контроль за ними со стороны районного руководства. По этим причинам даже на тех дорогах, где ремонт был уже осуществлен, его качество оставляло желать лучшего. Так, на дороге Коньшевка – Шустово в ходе ремонта не была устранена колеиность, на дороге Коньшевка – Беляево на множестве участков был насыпан грунт, но не разровнен. Строительство асфальтовой дороги Льгов – Коньшевка также проходило с большими трудностями: на многих участках проезжая часть имела волнистость, поперечный и продольный профили не были выдержаны, что создавало все условия для быстрого разрушения покрытия [16, л. 39–40].

В конце 1960-х гг. большинство внутриобластных дорог не имели твердого покрытия (общая протяженность дорог с твердым покрытием едва превышала тысячу километров), поэтому их состояние оставляло желать лучшего. Так, автомобильная дорога Тим – Кривец была настолько разбита, что автомобилям приходилось делать большой крюк через Мантурово, чтобы объехать этот опасный и неудобный участок. Отчасти подобное положение сложилось из-за отсутствия должного обслуживания дорог, вызванного недостатком кадров. Например, в Тимском районе имелось только два до-

рожных мастера, чего явно было недостаточно [17].

Об удручающем состоянии даже важнейших магистралей региона свидетельствует один интересный документ. 20 марта 1973 г. исполком Курского облсовета издал распоряжение за № 166-р [18, л. 134; 19], в котором запрещался проезд автомобилей грузоподъемностью более 3-х тонн в период с 1 по 30 апреля 1973 г. по следующим дорогам:

- Курск – Льгов – Рыльск – граница УССР;
- Рыльск – Коренево;
- Курск – Свобода – Золотухино;
- Льгов – Конышевка;
- Курск – Щигры – Черемисиново;
- Кшень – Ефросимовка;
- Горшечное – Старый Оскол;
- Курск – Петринка;
- Фитиж – автодорога Льгов – Рыльск;
- Фатеж – Дмитриев;
- Дьяконово – Суджа – граница УССР;
- Медведица – Разиньково.

Существование подобного документа говорит о крайне трудном положении в регионе с дорогами. Во многом это объясняется тем, что до середины 1960-х гг. приоритет в развитии транспортной инфраструктуры, в том числе и в вопросах перевозки пассажиров, отдавался железнодорожному транспорту. Однако постепенно ситуация менялась: экономические потребности страны и региона требовали строительства большего числа дорог с твердым покрытием.

Так, за 1971 г. по области было построено 73 км дорог с твердым покрытием, или 87,5% от запланированных. При этом значительно увеличились капиталовложения в дорожное строительство и ремонт. Только за 1971 г. от районов было привлечено средств в размере 2 428 тыс. руб. (что более чем на 1 млн больше, чем в начале VIII пятилетки) [20, л. 6].

Стоит отметить, что к концу IX пятилетки (1975 г.) ситуация со строитель-

ством и ремонтом автодорог в области несколько улучшилась. Во многом это объясняется постоянным увеличением капиталовложений в дорожное строительство и более эффективное их использование. Только за 1974 г. на строительство и ремонт дорог из областного и районного бюджетов, а также со стороны предприятий, колхозов и совхозов было выделено 11 243 тыс. руб., которые были освоены в полном объеме. Однако качество работ и своевременность сдачи в эксплуатацию готовых объектов все еще были на низком уровне: из плана построить 84 км дорог с твердым покрытием было введено в эксплуатацию только 75,8 км, при этом на многих принятых участках были серьезные дефекты [21, л. 209–210].

Тем не менее в общей сложности за изучаемый период общая протяженность автомобильных дорог в Курской области увеличилась всего на 100 км: с 10,9 тыс. км в 1965 г. до 11,0 тыс. км в 1976 г. Однако почти в два раза увеличилась протяженность дорог с твердым покрытием: с 1,0 тыс. км до 1,9 тыс. км соответственно [22, с. 149], т. е. доля дорог с твердым покрытием от общей протяженности в регионе увеличилась с 9,2% в 1965 г. до 17,3%, или же почти в два раза. Для сравнения на 2018 г. в Курской области доля дорог с твердым покрытием составляла 65% от общей протяженности автомобильных дорог [23, с. 311]. Поэтому период VIII и IX пятилеток можно вполне обоснованно позиционировать как начальный этап создания современной сети автомобильных дорог с твердым покрытием в Курской области.

Помимо собственно строительства автодорог с твердым покрытием, в регионе также возводились важные объекты дорожной инфраструктуры, главными из которых являлись мосты. Нам пока не удалось точно установить, какое количество мостов было построено за изучаемый период, однако важнейшим из них был автомобильный мост через реку

Сейм на объездной дороге. В ноябре 1967 г. было завершено его строительство [24]. Это стало одним из ключевых событий в развитии транспортной инфраструктуры региона в годы VIII пятилетки. Теперь транспортный поток из Москвы в Украину и Крым шел не через областной центр, а в обход, серьезным образом разгружая городской транспортный трафик. Полностью объездная дорога в обход Курска была закончена в конце июля 1968 г. [25], а открытие состоялось 10 октября 1968 г. [26]: в общей сложности дорога имела протяженность 28,5 км. Строительство осуществлялось одним из участков столичного управления № 802 треста «Центродорстрой».

В изучаемый период постоянно вводились в строй не только новые дороги, но и новые объекты транспортной инфраструктуры. Ключевое место среди них занимали вокзалы, которые условно можно разделить на специализированные (железнодорожные и автобусные) и смешанные. Последние чаще всего строились в небольших населенных пунктах, где не было необходимости разводить пассажиропотоки для снижения нагрузки на отдельные виды транспорта. Так, в октябре 1972 г. накануне очередной годовщины Октябрьской революции на железнодорожной станции Псёл, ближайшей к районному центру Беловского района, был открыт новый вокзал. Предыдущее здание было разрушено еще в годы Великой Отечественной войны и вокзал долгое время располагался в приспособленном помещении. Новое здание имело просторный зал ожидания, комнату матери и ребенка, багажную для ручной клади. При нем также была сделана большая площадь, служившая автобусной станцией, что было особенно удобно для пассажиров [27].

Также в этот период открывались и новые автостанции. В самом конце 1969 г. была сдана в эксплуатацию новая автостанция в Фатеже. Здание было построено по типовому проекту, в нем имелись

зал ожидания, комната матери и ребенка, кассы, служебные комнаты. Ключевым ее достоинством было расположение: в центральной части города на главной трассе, соединяющей Курск и Москву [28]. В тот период времени эта дорога проходила через райцентр, а объездной автодороги еще не существовало.

1 декабря 1973 г. была сдана в эксплуатацию новая автостанция, размещившаяся на трассе Воронеж – Белгород недалеко от Горшечного, что позволило ввести новые автобусные маршруты: Горшечное – Воронеж, Ефросимовка – Горшечное – Губкин [29].

Важнейшим элементом дорожной инфраструктуры также являются автозаправочные станции, массовое открытие которых начинается в изучаемый период. В марте 1968 г. автоматическая автозаправочная станция была открыта вблизи Горелого леса на трассе Курск – Тим, которая была рассчитана на 500 заправок в сутки. К этому времени такие же станции уже функционировали в Рыльске, Обояни, Солнцево и строились в Советском, Пристенском, Глушковском и Беловском районах (была сдана в декабре 1968 г. [30; 31]).

К концу декабря 1969 г. на территории области действовала 21 автоматическая автозаправочная станция. Одной из последних была открыта АЗС в Кореново, рассчитанная на 750 заправок в сутки [32]. Аналогичная АЗС была открыта в Рыльске в конце января 1970 г. [33], а в декабре 1970 г. в строй вступили еще три АЗС – в Пристени, Калиновке (Хомутовский район) и Касторном. На начало 1971 г. в районах области функционировали 27 автоматических АЗС. Для того чтобы эта система функционировала, в регионе проводились реконструкции нефтебаз во Льгове, Глушково, Судже [34].

Осенью 1972 г. еще одна автозаправочная станция была открыта на въезде в Суджу рядом со строящейся трассой Курск – Сумы, которая должна была соединить два областных центра. На стан-

ции имелись пять заправочных колонок с бензином различных сортов и дизельным топливом, а также колонка для машинного масла. Все колонки были автоматизированы и управлялись оператором с пульта. Уже в первые недели своего существования АЗС отпускала не менее 500 заправок в день [35].

Таким образом мы видим, что, помимо строительства автодорог с твердым покрытием, большое внимание областным руководством также уделялось созданию развитой и современной инфраструктуры, многие элементы которой продолжают существовать, пусть и в реконструированном виде, и по настоящее время.

Выводы

Ведущий отечественный экономист второй половины XX в. Г. И. Ханин в одной из своих обобщающих работ указы-

вает, что период 1960–70-х гг. можно охарактеризовать как «этап завершения формирования сети автотрасс в европейской части РСФСР. На этот же период приходится пик автодорожного строительства в нашей стране». Как показывает приведенный выше анализ, данное утверждение представляется несколько искажающим исторические реалии Курской области изучаемого отрезка времени. Действительно, темпы автодорожного строительства и создания транспортной инфраструктуры в регионе в годы VIII и IX пятилеток были гораздо выше, чем в предыдущие десятилетия, однако этот период можно рассматривать лишь как начальный этап формирования автодорожной инфраструктуры Курского региона, который в значительной степени определил дальнейшее развитие автотранспортных пассажироперевозок в области.

Список литературы

1. Бойко В., Ефименко В., Кадесников А. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения / под ред. акад. РААСН Л. С. Ляховича. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2010. 136 с.
2. Опыт дорожного строительства в СССР и за рубежом / ред. коллегия: проф., д-р техн. наук Л. Л. Афанасьев [и др.]. М.: Международные отношения, 1969. 141 с.
3. Дороги России: исторический аспект / под общ. ред. А. А. Надежко. М.: Крук, 1996. 408 с.
4. Веселов С. И. Развитие автодорожного строительства на севере Западной Сибири в 1960-е – начале 1990-х гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 10(84), ч. 2. С. 32–35.
5. Веселов С. И. Создание локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири в середине 1960-х – 1970-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 3(77), ч. 1. С. 44–48.
6. Веселов С. И. Формирование кадров дорожных строителей в период транспортного освоения нефтедобывающих районов Западной Сибири (1963–1977 гг.) // Известия Восточного института. 2018. № 4 (40). С. 29–41.
7. Иванов О.В., Иваненко А.С. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень: Слово, 1999. 416 с.
8. Сухадолец Т. В. Анализ динамики транспортного строительства в России за 1928–2012 гг. // Теория и практика общественного развития. 2015. № 23. С. 86–88.
9. Ханин Г. И. Динамика экономического развития СССР / отв. ред. В. А. Волконский. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1991. 267 с.
10. Шалак А. В. Роль транспортных коммуникаций в обеспечении политико-экономической безопасности: невыученные уроки истории. // Историко-экономические исследования. 2021. Т. 22, № 1. С. 142–162. [https://doi.org/10.17150/2308-2488.2021.22\(1\).142-162](https://doi.org/10.17150/2308-2488.2021.22(1).142-162)
11. ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. А-385. Оп. 13. Д. 1038.
12. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1733.

13. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1735.
14. Курская правда. 1967. 1 июля.
15. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1775.
16. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 1865.
17. Курская правда. 1969. 16 июля.
18. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 2521.
19. Курская правда. 1973. 31 марта.
20. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 2396.
21. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 44. Д. 2631. Л. 209–210.
22. Народное хозяйство Курской области в 1979 году: стат. сб. Курск, 1980. С. 149.
23. Статистический ежегодник Курской области. 2019: стат. сб. / Курскстат. Курск, 2019. С. 311.
24. Курская правда. 1967. 15 нояб.
25. Курская правда. 1968. 30 июля.
26. Курская правда. 1968. 11 окт.
27. Курская правда. 1972. 13 окт.
28. Курская правда. 1970. 8 янв.
29. Курская правда. 1973. 2 дек.
30. Курская правда. 1968. 29 дек.
31. Курская правда. 1968. 12 марта.
32. Курская правда. 1969. 17 дек.

References

1. Bojko V., Efimenko V., Kadesnikov A. Ocherki istorii stroitel'stva suhoputnyh putej soobshcheniya [Essays on the history of the construction of land communication routes]; ed. by L. S. Lyahovich. Tomsk, TGASU Publ., 2010. 136 p.
2. Opyt dorozhnogo stroitel'stva v SSSR i za rubezhom [Experience of road construction in the USSR and abroad]; ed. by L. L. Afanas'ev, eds. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 1969. 141 p.
3. Dorogi Rossii: istoricheskij aspekt [Roads of Russia: historical aspect]; ed. by A. A. Nadezhko. Moscow, Kruk Publ., 1996. 408 p.
4. Veselov S. I. Razvitie avtodorozhnogo stroitel'stva na severe Zapadnoj Sibiri v 1960-e – nachale 1990-h gg. [The development of road construction in the north of Western Siberia in the 1960s - early 1990s.]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki = Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice*, 2017, no. 10(84), pt. 2, pp. 32–35.
5. Veselov S. I. Sozdanie lokal'noj avtodorozhnoj seti v neftedobyvayushchih rajonah severa Zapadnoj Sibiri v seredine 1960-h–1970-e gg. [Creation of a local road network in the oil-producing regions of the north of Western Siberia in the mid-1960s-1970s.]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki = Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice*, 2017, no. 3(77), pt. 1, pp. 44–48.
6. Veselov S. I. Formirovanie kadrov dorozhnyh stroitelej v period transportnogo osvoeniya neftedobyvayushchih rajonov Zapadnoj Sibiri (1963–1977 gg.) [Formation of cadres of road builders during the period of transport development of oil-producing regions of Western Siberia (1963-1977)]. *Izvestiya Vostochnogo instituta = News of the Oriental Institute*, 2018, no. 4 (40), pp. 29–41.
7. Ivanov O. V., Ivanenko A. S. Istoriya avtomobil'nyh dorog Tyumenskoj oblasti [History of highways of the Tyumen region]. Tyumen', Slovo Publ., 1999. 416 p.
8. Suhadolec T. V. Analiz dinamiki transportnogo stroitel'stva v Rossii za 1928–2012 gg. [Analysis of the dynamics of transport construction in Russia for 1928-2012]. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya = Theory and practice of social development*, 2015, no. 23, pp. 86–88.

9. Hanin G. I. Dinamika ekonomicheskogo razvitiya SSSR [Dynamics of economic development of the USSR]; ed. by V. A. Volkonskij. Novosibirsk, Nauka Publ., Sib. otd-nie, 1991. 267 p.
10. Shalak A. V. Rol' transportnyh kommunikacij v obespechenii politiko-ekonomicheskoy bezopasnosti: nevyuchennye uroki istorii [The role of transport communications in ensuring political and economic security: the unlearned lessons of history]. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Historical and economic research*, 2021, vol. 22, no. 1, pp. 142–162. [https://doi.org/10.17150/2308-2488.2021.22\(1\).142-162](https://doi.org/10.17150/2308-2488.2021.22(1).142-162).
11. GARF (Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii) [State Archive of the Russian Federation], f. A-385, op. 13, d. 1038.
12. GAKO (Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti) [The State Archive of the Kursk region], f. R-3322, op. 44, d. 1733.
13. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 1735.
14. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1967, July 1.
15. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 1775.
16. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 1865.
17. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1969, July 16.
18. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 2521.
19. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1973, March 31.
20. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 2396.
21. GAKO, f. R-3322, op. 44, d. 2631, l. 209–210.
22. Narodnoe hozjajstvo Kurskoj oblasti v 1979 godu [The national economy of the Kursk region in 1979]. Kursk, Kursk state Publ., 1980, pp. 149.
23. Statisticheskij ezhegodnik Kurskoj oblasti. 2019 [Statistical Yearbook of the Kursk region. 2019]. Kursk, Kurskstat Publ., 2019, p. 311.
24. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1967, November 15.
25. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1968, July 30.
26. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1968, October 11.
27. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1972, October 13.
28. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1970, January 8.
29. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1973, December 2.
30. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1968, December 29.
31. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1968, March 12.
32. *Kurskaya pravda = Kurskaya pravda*, 1969, December 17.

Информация об авторе / Information about the Author

Носов Дмитрий Михайлович, младший научный сотрудник кафедры истории и социально-культурного сервиса, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Dmitry M. Nosov, Post-Graduate Student of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation
e-mail: metiskursk1980@gmail.com