

УДК 93/94

<https://doi.org/10.36906/2311-4444/22-2/15>

Книжников В.А.

САЛЕХАРДСКИЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ УЧАСТОК В 1950-1960 гг.

Knizhnikov V.A.

SALEKHARD OPERATIONAL SITE IN 1950-1960

Аннотация. В статье рассматривается процесс становления Салехардского речного порта, начиная от момента формирования там эксплуатационного участка до конца 1960-х гг., когда началась активная урбанизация ЯННО. Описываются крайне специфические особенности функционирования речного транспорта в приполярных районах. Отмечается роль Салехардского эксплуатационного участка как одного из логистических центров ЯННО, а также важного транзитного пункта при переброске речных судов в Обь-Иртышский бассейн через Северный морской путь. Приводится динамика грузооборота, свидетельствующая о неуклонном экономическом росте, достигнутом ЯННО в 1950-1960-е гг. Характеризуется и аналогичная статистика по работе речного флота в Обской губе. Отражается межведомственное взаимодействие речного транспорта с его клиентами из других отраслей хозяйства. Анализ кадрового состава показывает, что несмотря на свойственную речным предприятиям того времени текучесть, отражают размер предприятия и вместе с динамикой грузооборота позволяют отразить масштаб проделанной работы по строительству газодобывающего комплекса на севере Западной Сибири. Делается вывод, что в период 1950-1960-х годов речной транспорт успешно выполнил свои функции по снабжению северных регионов грузами необходимыми для хозяйственного оживления округа.

Ключевые слова: речной транспорт, речной порт, Западная Сибирь, трансполярная магистраль, нефтегазовое освоение, Салехардский эксплуатационный участок, Иртышское речное пароходство.

Сведения об авторе: Книжников Вячеслав Александрович, Нижневартковский государственный университет; г. Нижневартовск, Россия; Тюменский государственный университет, г. Тюмень, Россия, Kniznicov.1995@yandex.ru

Abstract. The article examines the process of formation of the future Salekhard river port, starting from the moment of formation of the operational site there until the end of the 1960s, when the active urbanization of YaNAO began. Extremely specific features of the functioning of river transport in the circumpolar regions are described. The role of the Salekhard operational site as one of the logistics centers of YANAO, as well as an important transit point for the transfer of river vessels to the Ob-Irtysh basin through the Northern Sea Route is noted. The dynamics of cargo turnover is given, indicating the steady economic growth achieved by YaNAO in the 1950s and 1960s. There are also similar statistics on the work of the river fleet in the Gulf of Ob. The interdepartmental interaction of river transport with its customers from other sectors of the economy is reflected. The analysis of the personnel shows that, despite the fluidity characteristic of river enterprises of that time, they reflect the size of the enterprise and, together with the dynamics of cargo turnover, allow us to reflect the scale of the work done on the construction of a gas production complex in the north of Western Siberia. As a result, we can say that in the period of the 1950s and 1960s, river transport successfully fulfilled its functions of supplying the northern regions with goods necessary for the economic revival of the district.

Keywords: river transport, river port, Western Siberia, transpolar highway, oil and gas development, Salekhard operational site, Irtysh River Shipping Company.

About the author: Knizhnikov Vyacheslav Aleksandrovich, Nizhnevartovsk State University, Nizhnevartovsk, Russia; Tyumen State University, Tyumen, Russia, Kniznicov.1995@yandex.ru

Книжников В.А. Салехардский эксплуатационный участок в 1950-1960 гг. // Вестник Нижневартковского государственного университета. 2022. №2(58). С. 123-132. <https://doi.org/10.36906/2311-4444/22-2/15>

Knizhnikov, V.A. (2022). Salekhard Operational Site in 1950-1960. *Bulletin of Nizhnevartovsk State University*, (2(58)), 123-132. (in Russ.). <https://doi.org/10.36906/2311-4444/22-2/15>

Салехардский эксплуатационный участок, прошел долгий путь развития, прежде чем получил в 1975 году статус речного порта. Ныне Салехардский порт – один из ключевых транспортных

объектов Ямало-Ненецкого автономного округа, который и сегодня выполняет важную роль снабжения приарктических регионов. Начальный период функционирования данного предприятия, его становление как связующего звена между южными районами Сибири, Европейской частью СССР и арктической зоной Обской губы был напрямую связан со строительством Трансполярной магистрали.

Историография данной темы представлена как работами советского времени, так и более современными трудами. В частности, в 1987 г. вышла работа В.А. Курдина и В.Ф. Саратова, где на общесоюзном материале подробно описываются ведомственные перестановки в управлении водным транспортом. Интерес также представляет труд С.А. Кучкина, который в 1960–1978 гг. занимал пост министра речного флота РСФСР и в качестве управляющего этой отраслью подробно проанализировал глубинные процессы, происходившие в регионе в целом и речной отрасли в частности. Особое внимание уделяется речному транспорту бассейнов рек Лены и Енисея, в том числе, охарактеризованы основные мероприятия по оснащению речных баз в бассейне Оби [1]. Стоит также отметить работу Н.И. Ланькова, Н.И. Олениченко, в которой использовано множество интересных воспоминаний ветеранов флота [2]. Тем не менее, в целом проблемы становления речного транспорта на крайнем северо-западе Сибири не нашли должного отражения в отечественной историографии.

Главным источником при проведении исследования выступили ежегодные плановые и отчётные документы Иртышского речного пароходства и его эксплуатационных участков, сосредоточенные в Государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа.

Целью статьи является изучение процесса становления данного предприятия и места, которое оно занимало, как в экономике Западной Сибири, так и Арктики в 1950-1960-е годы, характеристика механизмов организации навигационной работы, оснащения пристанским оборудованием и клиентуры Салехардского эксплуатационного участка, тесно связанной с освоением приполярных регионов Ямало-Ненецкого автономного округа.

Организация предприятия. Салехардская пристань была учреждена в 1934 г. в составе Нижне-Иртышского пароходства, управление которого находилось в Омске. По своему техническому оснащению и системе работы она не отличалась от множества других, изолированных пристаней Западной Сибири.

Доведение до Лабытнанги железной дороги из Европейской части СССР к началу 1949 г. стало большим событием для жителей Ямало-Ненецкого национального округа и серьёзным толчком для экономического развития северных регионов. Это позволило начать создание в районе Салехарда и Лабытнанги настоящего транспортного узла, где речники взаимодействовали с железнодорожным, а с 1970-1980-х гг. – морским и воздушным транспортом.

На основании постановления Совета министров СССР в 1949 г. был создан Салехардский эксплуатационный участок, подотчётный Тюменскому районному управлению. Его деятельность была начата 7 января 1950 года [3, л. 96].

С 1954 г. до 1956 г. по всей стране проводились преобразования в системе управления речным транспортом, по итогу которых было создано Иртышское речное пароходство, дополненное в 1963 г. подчинённым ему Тюменским линейным речным пароходством (<https://www.gosarhivyaano.ru/2-16.html>) [4, с. 55-61]. Поэтому предприятие стало находиться в двойном подчинении.

Эксплуатационный участок осуществлял свою деятельность на территории Ямало-Ненецкого автономного (в 1930-1977 гг. – национального) округа. Данному ведомству были подотчётны районы по р. Обь с протоками (1083 км), Обская, Тазовская и Гыданская губы (1391 км), реки Пур (1022 км), Таз (900 км), а также такие малые реки как Мессояха (482 км), Полуй (665 км), Щучья (580 км) и Надым (215 км) [5, с. 1]. Границами участка был посёлок Устрем в ХМНО на юге, Карское море с Гыданской губой на севере и село Антипаюта на востоке [3, л. 96]. Однако стоит отметить, что далеко не все реки в течение года могли быть использованы для экономической деятельности.

В 1952 г. Салехардский эксплуатационный участок включал в себя 2 главных (головных) подразделения: Салехардскую и Тазовскую пристани, где располагались диспетчерские участки, а

также 7 приписных пристаней [7, л. 6], из которых к Тазовской были отнесены Уренгой (или Тарко-Сале) и Красноселькупск, к Салехардской – Мужы, Шурышкары, Янгиёган, Лабытнанги и Новый Порт [3, л. 96; 7, л. 8]. Тазовская пристань к концу 1960-х гг. стала центром нового одноимённого эксплуатационного участка с подотчётными реками Таз и Пур [5, л. 1-54].

В течение исследуемого периода на севере появлялись новые населённые пункты и пристани. Всего же в округе на 1952 г. существовало 20 населённых пунктов, куда из Салехарда отправлялись грузы [5, л. 21]. К 1959 г. их количество возросло до 35 [8, л. 4].

Главные пристани были местами зимовки судов, как местных предприятий, так и не успевших уйти на юг в связи ранним ледоставом. Так, в 1953 г. в Салехарде зимовало 10, а в Тазовском 27 единиц флота [6, л. 16]. Впрочем, данный числовой показатель во многом зависел от погодных условий в течение навигации.

Климатический фактор на севере имел огромное значение и его игнорирование работниками речного транспорта могло приводить как к авариям на судах, так и разносам плотов [9, л. 47]. Обская губа представляла собой мелководный залив с крайне специфическим гидрологическим режимом и отделяла Обь-Иртышский бассейн от рек Таз и Пур, существенно осложняя связь с этими районами.

Речникам Салехарда приходилось работать в крайне тяжёлых климатических условиях. Навигация редко превышала 130 дней в году, суда, шедшие в Обскую губу, быстро обмерзали, сведения о розе мощных арктических ветров ежегодно входили в эксплуатационные планы и годовые отчёты предприятия.

Омский писатель ветеран флота Виктор Петрович Рожков рассказывал в своём очерке: *«Обское заполярье можно назвать краем контрастов и неожиданностей. Ненастьем здесь никого не удивишь. Штормы в Обской губе, особенно при северо-восточном ветре, пострашнее, чем в море. Там, хоть волна и большая, но главное, окатистая, сказывается глубина, а в губе, на мелководье, опасность для судов вдвое больше. Ветер, бывает, так выхлестывает воду, что едва не обнажает дно. Судоводителя почти на каждом подстерегают здесь острогорбые косы и подводные отмели-банки. Сесть на мель в такой шторм – равносильно катастрофе, как говорят здесь рыбаки, вмиг расколотит о дно»* [2, с. 81].

При этом крупные морские суда провести не представлялось возможным, в результате чего вплоть до Нового Порта приходилось работать речным судам. Следовало принимать во внимание также мелководность таких рек как Таз и Пур. С появлением судов класса река-море ситуация несколько улучшилась, но первые суда были разработаны лишь в 1960-е гг. и оснащать ими речников Крайнего севера Западной Сибири стали позднее. Даже в этом случае оставались проблемы с повышением уровня воды в реке, иногда приводившим к затоплению отдельных причалов.

До 1960-х гг. основную массу клиентуры (предприятий, пользующихся услугами речников) предоставляла рыбная промышленность [7, л. 28]. Крупнейшими заказчиками были Окррыболовпотребсоюз (далее ОКРРПС) и рыбоконсервный комбинат. Однако, к 1960-м гг. в округе появились крупные промышленные предприятия, которые также пользовались услугами водного транспорта: консервный комбинат, Лабытнангская лесоперевалочная база (отправка леса на железную дорогу), деревообрабатывающий комбинат (производство тары для рыбной промышленности) [5, л. 2]. Кроме того, среди клиентуры Салехардского эксплуатационного участка числился и Аэрофлот, для которого перевозились сухогрузы и нефтеналивные грузы (очевидно, топливо). Причём потребности в последних в течение 1960-х гг. непрерывно росли [5, л. 7].

Ветеран Труда, бывший капитан теплохода «Морской-5», лауреат Государственной премии СССР Николай Еремеевич Власюк вспоминал: *«Наплыв грузов начался в конце 50-х - начале 60-х годов, когда геофизики Обскую губу изучали. Мы первыми завозили людей в Сабетта-Яху, в Тадибе-Яху, они на местах создавали экспедиции»* [2, с. 87].

Постепенно клиентура расширялась, что связано с ростом масштабов поиска природных ресурсов на территории края. В 1968 г. основными адресатами речников на Крайнем севере

числились: Ямало-Ненецкий геологоразведочный трест, Ямальское строительное управление геологического управления, Ямалрыбпром, территориальное совхозное управление, Аэрофлот, ОКРПС и др. [5, с. 38-50].

Пассажиropеpевозки. Начало 1950-х гг. для Салехардской пристани ввиду активного строительства Сталинской Трансполярной магистрали ознаменовалось серьёзным ростом как грузооборота, так и пассажироперевозок. Последние составили 24 тыс. человек в 1952 году. Местные пассажироперевозки (16 тыс. из 24 тыс., т. е. около 70%) осуществлялись как транзитным флотом (7717 чел.), так и флотом предприятия (8508 чел.). Основные пассажирские линии на 1952 г. связывали Салехард с такими населёнными пунктами как Омск, Лабытнанги, Тазовский и Ныда [10, л. 47]. В 1953 г. заработали линии Салехард-Щучье и Салехард-Ярсале. Кроме того, за счет Тобольска и Тюмени (всего около 25 тыс. чел.) расширился круг населённых пунктов юга Западной Сибири, откуда в Салехард прибывали и отправлялись пассажиры [6, л. 126].

Относительно первой половины 1950-х гг. возникает логичный вопрос, занимался ли Салехардский эксплуатационный участок перевозками заключённых на север Западной Сибири? Отчётные документы по навигации участка не отражают разъяснений по данному вопросу. Бывшие заключённые (местные жители) упоминаются преимущественно в разделах, посвящённых кадровому вопросу и дисциплине (как отмечается низкой). Как свидетельствовал упомянутый ранее Н.Е. Власюк: «Сразу сложилось так, что стал ходить на Север, в Заполярье, да так и прикипел к нему. В 1950 году на “Измаиле” часто ходили к устью Надыма, водили композитные лихтёры для так называемой стройки №501: заключённые строили железную дорогу от Надыма. Её и сегодня видно с самолёта, недостроенную, – новую проложили десятилетиями позже. А тогда возили и самих заключённых, и паровозы, и мотки колючей проволоки, и рельсы, и строительные материалы. Люди высаживались, выгружали привезённое, начинали сначала сами для себя строить “зону”, а потом уж – всё остальное» [2, с. 87].

Вскоре после смерти И.В. Сталина сооружение трансполярной магистрали в сторону Игарки было прекращено. Это неминуемо внесло свои коррективы в работу речного транспорта. Как видно из таблицы 1, сворачивание данного строительства привело к некоторому снижению пассажироперевозок. Однако к 1959 г. пассажирооборот возрос до 60 тыс. чел., включая пригородные перевозки (39786 чел.) [8, л. 44]. Стоит отметить, что внутритерриториальная мобильность населения с каждым годом увеличивала этот показатель.

Кроме того, несмотря на удалённость от Большой земли, даже в 1950-е гг. создавались определённые условия для качественного обслуживания пассажиров. Согласно справочнику-путеводителю Н.Я. Шагурина, по водным путям Обь-Иртышского бассейна 1955 г. на Салехардской пристани имелось помещение для обслуживания пассажиров на 50 чел., с камерой хранения. Рядом с пристанью располагалась гостиница. Даже был организован приём заказов на билеты с доставкой на дом [11, с. 90].

Таблица 1

Пассажиropеpевозки в Салехардском эксплуатационном участке

Показатель	Годы											
	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1959	1965	1966	1967	1968 .
Пассажиropеpевозки, тыс. чел.	11,8	20,6	28,2	24	33,4	24,1	24,8	60*	74,6	86,7	91,9	145,623
Из них местные пассажироперевозки, тыс. чел	-	10,6	19,2	16,2	20,6	10,8	13,4	6469	-	-	-	120,856

*Вместе с междугородними перевозками (39 тыс. чел). С 1968 г. местные и междугородние перевозки считались вместе

Взаимодействие с железнодорожным транспортом. Доведение до Лабытнанги (находившегося всего в 26 км от Салехарда) железной дороги позволило связать ЯННО с Европейской частью СССР и наладить двухсторонний поток грузов. Взаимодействие речного и

железнодорожного транспорта открывало в этом вопросе новые возможности. Уже в 1952 г. была налажена выгрузка вагонов сразу на воду. В том же году организована паромная переправа между этими населенными пунктами, расположенными на противоположных берегах Оби. В результате сократился объём перевозок по линии Салехард-Лабытнанги: 40500 т груза в 1950 г., 1760 т в 1952 г., и 2922 т в 1953 г., что в свою очередь позволило направить имеющиеся резервы речного транспорта на решение иных задач [9, л. 47].

По мере увеличения технической оснащённости предприятий, увеличивались потребности в доставке на север горюче-смазочных материалов. В отчётных документах приводится интересное наблюдение: *«Постепенный переход коренного населения Ямало-Ненецкого округа на оседлый образ жизни также способствовал увеличению их потребностей в товарах повседневного спроса»* [7, л. 11].

Налаживание регулярной круглогодичной связи с европейской частью страны стимулировало развитие различных отраслей промышленности. В 1950 г. была организована лесоперевалочная база «Шпалоразделка», куда в 1954 г. было сплавлено более 320 тыс. т леса для перевалки на железную дорогу [12, л. 7]. Она стала новым клиентом, для которого в 1958 г. сплавили 602 тыс. т древесины [7, л. 11].

Лабытнанги стал важной перевалочной базой для сплавляемого леса, вывозимого затем по железной дороге. Однако морским экспортом леса, как это осуществлялось в Игарке, Салехардский эксплуатационный участок не занимался.

Несмотря на то, что строительство Трансполярной магистрали было свёрнуто, целый ряд созданных на севере Западной Сибири предприятий продолжил существовать и пользоваться услугами речного транспорта. К их числу относился Горкомхоз, получавший по реке уголь: около 6000 т в 1954 г. и 7820 т в 1955 г. Также в топливе нуждался и Рыбтрест. Увеличивались поставки в ОКРПС, Сельстрой и др. Кроме того, на Севере продолжали работать геологические экспедиции, нуждавшиеся в снабжении [12, л. 7]. Если в 1953 г. 33 экспедициям было доставлено 230 т, то в 1954 г. – уже 800 т грузов.

Создание летом 1958 г. в Салехарде Ямало-Ненецкой комплексной геологоразведочной экспедиции и начало активного поиска углеводородного сырья, очевидно, не могли не сказаться на грузоперевозках речного транспорта. Например, 1958 г. стал пиковым за 1950-е и начало 1960-х гг. по отправлению грузов, достигшему 217 445 т [13, л. 15]. В 1959 г. в округ прибыло более 170 сборных домов.

Крепли экономические связи с Европейской частью России, куда через железную дорогу из Лабытнанги отправлялось более половины выловленной в округе рыбы (при добыче 17,5 т в 1957 г.), что, впрочем, не мешало вывозить рыбу и самолётами в зимний период [7, л. 10]. Транспортировка рыбы летом к местам обработки и отправления должна была осуществляться силами приписанных к рыбзаводам судов, однако это мешало им заниматься основной деятельностью. Поэтому Салехардским эксплуатационным участком были выделены несколько рефрижераторных самоходок для доставки рыбы в Лабытнанги из таких пунктов как Новый Порт, Ныда и Горки. В навигацию 1958 г. флот Иртышского речного пароходства перевёз 3411 т рыбы из глубинных районов ЯННО.

К концу 1950-х гг. наладились смежные железнодорожно-водные перевозки через Лабытнанги [7, л. 11], откуда металлы, щебень и др. минерально-строительные грузы шли на юг в населённые пункты на Средней Оби (Белый Яр, Сургут и др.) [14, с. 4-5]. Отлаженный здесь транспортный узел работал непрерывно, а количество обработанных вагонов росло, достигнув в 1968 г. 562 единиц. На суда из них было выгружено 13528 т.

Кадры. Рост масштабов перевозок приводил к тому, что ежегодно предприятие испытывало недостаток кадров. Причём массовый приток людей в Ямало-Ненецкий национальный округ в связи с активным железнодорожным строительством не очень помогал решить проблему. Вольный наём речников из местных жителей – бывших заключённых, не давал нужных результатов, как

отмечалось в документах, не в последнюю очередь из-за низкой дисциплины среди них. Требовалось вербовать людей из-за пределов региона, преимущественно в Омской и на юге Тюменской областях.

Особенно тяжёлой ситуация была с высококвалифицированными кадрами плавсостава. Если рабочих низкой квалификации с трудом, но удавалось набрать, то капитаны и штурманы, как указывалось в документах 1953 г., отличались слабой трудовой дисциплиной и неудовлетворительными навыками судовождения, но при этом заменить их было нечем [6, л. 16]. Также на судах транзитного флота отмечалась нехватка матросов и кочегаров. На судах, идущих в Обскую и Тазовскую губы, ввиду этого работали женщины, заменить их мужчинами, несмотря на приказ министерства, было невозможно и лишь частично производилась замена матерей с детьми [6, л. 17].

В удалённых районах ЯННО среди речных предприятий постоянно сохранялся кадровый голод, причём на все рабочие специальности, что вынуждало предоставлять имеющиеся пристани и оборудование для пользования рабочим клиентуры, в частности, так преимущественно осуществлялась деятельность Тазовской пристани в 1958 г. [7, л. 8] Из 296 работников эксплуатационного участка в 1959 г. лишь 5 и 28 имели соответственно высшее и среднее образование.

Обычной была и высокая текучесть кадров. За 1959 г. на предприятие прибыло 168 рабочих (из которых 118 по вольному найму) и уволилось 143 (50 по собственному желанию и 24 по семейным обстоятельствам) [8, л. 20]. Сохранялись проблемы с трудовой дисциплиной: в течение года 103 работника отметились в ее нарушении (54 – прогулы, 23 – халатность). Тем не менее, на предприятии сложился костяк ветеранов, из которых 38 и 69 человек проработали на речном транспорте более 10 лет и от 5 до 10 лет соответственно [8, л. 17].

Таблица 2

Кадровый состав Салехардского эксплуатационного участка*

Показатель	Годы									
	1952	1953	1954	1955	1958	1959	1960	1966	1967	1970
Штат речного эксп. участка/порта	107	160	206	206	175	264	296	290	348	320
Потребности предприятия	171	-	-	258	-	-	-	-	-	-

* Составлено по материалам эксплуатационных планов и отчётов. За период с 1960 г. по 1970 г. приведена среднесписочная численность рабочих

Ударные бригады переводились на работу по единому наряду и распределению заработной платы по коэффициенту трудового участия, что позволяло повысить результативность труда и бороться с простоями [15, л. 28].

Ввиду недостаточного количества квалифицированных рабочих, подготовка кадров всех уровней осуществлялась непосредственно на местах. Зимой 1960 г. были организованы курсы, где изучались правила приёма грузов, хранения, их перевозка и выдача получателю, а также техника безопасности [13, л. 31]. В течение зимы 1960 г. обучение прошло 22 приёмосдатчика и кладовщика. В дальнейшем удалось наладить систему производственного обучения и переподготовки, в том числе, и кадров высокой квалификации.

Главным стимулом на повышение квалификации оставалось увеличение заработной платы у рабочих имеющих высокий разряд или вторую профессию. Впрочем, это не полностью обеспечивало потребности предприятия.

Оснащение подотчётных пристаней. В целом для 1950-х гг. была характерна низкая техническая оснащённость речников ЯННО. Механизация фактически отсутствовала. Часть деталей приходилось делать в кузнице, а мелким пристаням и вовсе обходиться конской тягой на погрузочных работах. Салехардская пристань одна на весь участок имела механические мастерские, относительно оборудованные для ремонта судов [6, л. 12]. Наблюдалось хаотичное распределение

оборудования. На предприятии в 1955 г. имелся фрезерный станок, но не было людей, способных на нём работать [12, л. 15]. В районе причалов Салехарда также отсутствовало овощехранилище, что добавляло сложностей с питанием не только речникам, но и жителям города. Хотя к 1959 г. в Салехарде имелся пассажирский причал, его механизация была ограничена транспортными лентами. На причалах клиентуры они были лишь у Рыбсбыта в Лабытнанги и ОКРРПС в Салехарде. На остальных пристанях разгрузка производилась вручную.

План подготовки к навигации имелся только у Салехарда и Лабытнанги. Остальные пристани, а именно Новый порт, Мужы, Тарко-Сале, Шурышкары, Тазовское и Красноселькупск не имели ни складов, ни штата грузчиков [6, л. 13]. На реках Таз и Пур выгрузка производилась вручную. Основной пассажирский вокзал располагался в Лабытнанги, а единственные в 1950-е гг. в ЯННО мастерские – в Салехарде. Причём имеющиеся три токарных станка и один сверлильный позволяли одновременно ремонтировать лишь одно судно [7, л. 8]. Впрочем, для небольшого приписного флота Салехардской пристани этого вполне хватало. В частности, в 1958 г. ремонт судов был произведён своевременно. Однако мастерской Салехардской пристани не доставало сортовой стали, электрооборудования, нарезного и слесарного инструмента. В то же время состояние ремонтных мастерских в Тазовской пристани, отделённой от Салехарда Обской губой, признавалось абсолютно неудовлетворительным [12, л. 16]. Даже в 1958 г. малый токарный и сварочный агрегаты позволяли производить лишь профилактический ремонт, в то время как детали для судов заказывались у сторонних организаций [7, л. 14]. Доставлять до Тазовской пристани их приходилось иногда на вертолётках [16, л. 7]. Кроме того, не на всех причалах клиентуры был организован контроль и многосменная работа.

Межведомственное взаимодействие. Подотчётные пароходству речники были не единственными в Обь-Иртышском бассейне. Многие предприятия стремились обзавестись собственными причалами, судами и квалифицированными кадрами. Это давало им определённую экономическую независимость и страховку на случай простоев на предприятиях пароходства. Однако оснащение их оставляло желать лучшего. В 1960 г. подготовленные причалы имелись лишь у ОКРРПС и рыбоконсервного комбината. Обычным делом были простои судов клиентуры, за которые также начислялись значительные штрафы, взимаемые с отдельных предприятий [7, л. 28].

Заявки от клиентуры на грузы проходили через Тюменское линейное пароходство, а затем высылались в эксплуатационные участки. Но в положении Тюменского линейного пароходства 1963 г. в разделе «Коммерческая деятельность» упомянуты определённые ее виды (отправка транзитных плотов в Салехард) и некоторые ведомства (Геологоуправление, Главнефтеснабсбыт, Областное управление связи, управление Хлебопродуктов, Облпотребсоюз, Облрыболовпотребсоюз и Запсибупррыбпром), которые могли заключать договора с эксплуатационными участками напрямую [17, л. 25].

Кроме того, некоторые предприятия-клиенты могли создать большие трудности, подавая заявку на меньшее количество грузов, нежели приходилось принимать речникам Салехарда. Так, например, в 1952 г. клиентура отправила заявки на пристань на 32,5 тыс. т груза, в то время как принимать пришлось более 100 тыс. т [9, л. 47]. В некоторых же случаях, наоборот, груза предоставлялось меньше возможного. Так или иначе, образовывалась дебиторская задолженность, которую клиент порта должен был выплатить. Если же выплатить не получалось, то дело уходило в арбитражный суд.

Причины образования задолженности были разными, и не всегда по из-за клиентуры. Иногда могло быть выловлено гораздо больше рыбы, чем планировалось, или на заводе не вовремя выслали получателю определённый набор деталей. Груз мог быть не отправленным к концу навигации из-за постоянных простоев на погрузке-выгрузке. По воспоминаниям ветеранов речного флота, бывали случаи, когда речники с южных портов загружали суда дополнительно, не желая отправлять полупустые баржи [18, с. 4]. В некоторых случаях ежегодно образующаяся дебиторская задолженность могла играть роль весомого дохода для речных портов.

Тем не менее, в приполярных районах роль ведомственного флота (принадлежащего разным предприятиям-клиентам) была существенной. Многое зависело от качества организованного взаимодействия. Так, непосредственно в Салехарде в течение 1968 г. было обработано 174 судна, из которых 141 судно прошло через причалы пристани, а 33 – через причалы клиентуры, то на расположенной через реку пристани Лабытнанги ситуация была диаметрально противоположной: было принято 20 судов на пристани и 95 судов на близлежащих причалах клиентуры [5, л. 14].

Если учесть, что Салехард – это ворота в Обскую губу и наиболее укомплектованное речное предприятие в Ямало-Ненецком национальном округе, а Лабытнанги – это связь по железнодорожным путям с Европейской частью СССР, то налицо определённая специализация.

Завоз грузов в районы Крайнего севера. Основные грузы, перевозимые по рекам Сибири, делились на 3 группы: сухогрузы (хлеб, соль, рыба, плоды и овощи и т. п.), нефтеналивные, плоты (сплав древесины по реке).

Завоз грузов в районы Крайнего севера (с выходом в Обскую губу) являлся одной из наиболее важных функций речников Приполярья. Стоит отметить, что данная операция сама по себе была весьма нелегка вследствие сложных погодных условий в Обской губе. Сильные ветра в сочетании с низкими глубинами ставили речников, проходивших губу, в зону риска, а низкие температуры заставляли отправлять и обрабатывать суда в авральном режиме, чтобы как можно быстрее и лучше выполнить государственный план. Основными категориями перевозимых грузов были нефтеналивные и сухогрузы. Последние преобладали по количеству, в частности минерально-строительные грузы [5, с. 52]. Завоз в районы Крайнего севера непрерывно увеличивался на протяжении 1950-х-1960-х годов. Небольшое сокращение завоза в конце 1950-х гг. было вызвано тем, что часть груза взял на себя флот кооперации. При всём этом, в тоже время, в некоторые районы завоз даже вырос, в частности в Тазовское, ввиду развёртывания там буровых работ [13, л. 34-36]. С конца 1950-х гг. Тазовская пристань стала специализироваться на приёме бурового оборудования, угля и горюче-смазочных материалов.

Как видно из таблицы 3 с начала 1950-х гг. сохранялась тенденция к увеличению завоза грузов в приполярные районы, что свидетельствует об устойчивом экономическом росте.

Таблица 3

Завоз грузов в Обско-Тазовскую губу (районы Крайнего Севера), тыс. т

Годы									
1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
23,6	44,3	40,5	34,6	33,2	35,9	38,8	48,9	72,7	70,8

Годы									
1959	1960	1961	1964	1965	1966	1967	1968	1969	
68,5	64,6	68,5	129	170	216	253	283	241	

С другой стороны, непрерывно увеличивающийся грузопоток объективно вызвал диспропорции, возникающие при очень быстром и неравномерном развитии отраслей народного хозяйства, за которым не успевала транспортная инфраструктура. Одним из отражений сложившейся диспропорции стал тоннаж флота. Это наглядно иллюстрирует соотношение тоннаж флота/грузопоток 1960-х гг. [5, с. 9]

Таблица 4

Соотношение роста тоннажа и количества груза завезённого в районы Крайнего севера

	Годы					
	1961	1964	1965	1966	1967	1968
Грузопоток/тыс. т	68,5	120	170	216	253	283
Тоннаж судов/тыс. т	56	102,5	113	158	168	145,7

В навигацию 1968 г. в завозе на Крайний север принимало участие 57 грузовых теплоходов (тоннаж 53,8 тыс. т.), 24 единицы танкерного флота (21,9 тыс. т.), 66 самоходных судов (70 тыс. т.) [5, с. 10].

Открытие целого ряда нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири делало неизбежным дальнейшее увеличение объёмов грузоперевозок. Эта проблема была частично решена за счет того, что через Северный морской путь и Обскую губу в Обь-Иртышский бассейн было переброшено 760 единиц речных судов и 130 порталных кранов [19, с. 10]. Этот поток судов и оборудования также прошёл через Салехард, но в отчётных документах пока не удалось найти достаточно сведений, конкретизирующих данную сложную операцию.

Тем не менее, в работе Ланькова Н.И. и Олениченко Н.И. упоминается, что ещё раньше, в 1947 г. Северным морским путём осуществлялась переброска трофейных немецких судов (грузовых теплоходов). Также известны были случаи, когда в Обской губе местными речниками осуществлялись спасательные операции по вырубке судов, попавших в шторма [2, с. 76-84]. Исходя из этого, можно предположить, что для перебрасываемых судов на территории Салехардского эксплуатационного участка могли быть организованы зимовка и ремонт.

Впоследствии в 1970-е гг. переброска судов и оборудования продолжилась.

Таблица 5

Грузооборот Салехардского эксплуатационного участка

	Годы										
	1949	1950	1951	1952	1953	1957	1958	1959	1960	1967	1968
Тыс. тонн	762	830	409,1	679,8	620,3	619,9	1149,2	1020,4	1017,3	2033,6	1909,7

Выводы. Салехардский эксплуатационный участок являлся важным транспортным пунктом, организующим связь юга Западной Сибири с Крайним севером. На протяжении всего периода 1950-х – 1960-х гг. работники речного транспорта обеспечивали непрерывное снабжение всего приполярного региона ЯННО. Речной транспорт оказывал поддержку рыболовной отрасли, геологоразведочным экспедициям, снабжал дальние аэропорты округа топливом, осуществлял добычу ПГС и доставлял грузы в отдалённые населённые пункты. Завезённые по рекам грузы дали возможность разведать и ввести в эксплуатацию месторождения нефти и газа [4, с. 10].

Развитие транспорта неотъемлемо связано с развитием экономики и грузооборот Салехардского участка в данном случае играет роль индикатора интенсивности экономического развития. Строительство Трансполярной магистрали пусть и не было завершено, но связало ЯННО с Европейской частью СССР и дало необходимый стимул для развития хозяйства округа, а поиск полезных ископаемых с 1958 г. способствовал дальнейшему сохранению экономического роста, что можно увидеть в таблице 5.

В целом 1950-е – 1960-е гг. характеризуются низким уровнем развития инфраструктуры и нехваткой квалифицированных кадров, что наблюдалось на многих речных предприятиях того времени. В тоже время в этот период складывались экономические взаимосвязи будущего Салехардского речного порта с появляющимися в округе предприятиями и ведомствами.

Результаты исследования были получены в рамках выполнения гранта Российского научного фонда, проект №20-78-10010 «Ведомственность как фактор в истории освоения Российского Севера (1930-е – 1980-е гг.): регионализм, конфликты интересов, институциональные структуры и идентификационные стратегии».

Список сокращений

ОКРРПС – Окрыболовпотребсоюз

ЯННО – Ямало-Ненецкий национальный округ

ГАТО – Государственный архив Тюменской области

ГА ЯНАО – Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа

Литература

1. Кучкин С.А. Речной транспорт в развитии Сибири и Дальнего Востока. М.: Знание, 1969. 48 с.
2. Ланьков Н. И., Олениченко Н. И. Дозорные Обь-Иртышья. Омск.: Омский дом печати, 2005. 288 с.
3. ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 21.
4. Курдин В.А. Речной транспорт в 1946-1985 годах. М.: Транспорт, 1987. 544 с.
5. ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 200. Л. 54.
6. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 29. Л. 167.
7. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 47. Л. 103.
8. ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 14. Л. 86.
9. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 24. Л. 47.
10. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 3. Д. 56. Л. 47.
11. Шагурин Н.Я. По Оби и Иртышу. Справочник-путеводитель по водным путям Обь-Иртышского бассейна. Новосибирск: Кн. изд-во, 1955. 128 с.
12. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 36. Л. 84.
13. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 55. Л. 59.
14. Плановые показатели эксплуатационной деятельности ОИРПа на навигацию 1988 г. С. 4-5.
15. Эксплуатационный отчёт Салехардского речного порта за 1983 г. Архив Салехардского речного порта. Л. 144.
16. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. Ф. 45. Оп. 1. Д. 79. Л. 67.
17. ГАТО. Ф. 1874. Оп.1. Д. 28. Л. 22.
18. Воспоминания Савельева П.К. Запись вел: Книжников В.А., март 2015 г.
19. Иртыш - река рабочая. Омск, 1983.

References

1. Kuchkin, S.A. (1969). Rechnoi transport v razvitii Sibiri i Dal'nego Vostoka. Moscow. (in Russ.).
2. Lan'kov, N. I., & Olenichenko, N. I. (2005). Dozornye Ob'-Irtys'ya. Omsk. (in Russ.).
3. GATO. F. 1874. Op. 1. D. 21.
4. Kurdin, V.A. (1987). Rechnoi transport v 1946-1985 godakh. Moscow. (in Russ.).
5. GATO. F. 1874. Op. 1. D. 200. L. 54.
6. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 29. L. 167.
7. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 47. L. 103.
8. GATO. F. 1874. Op. 1. D. 14. L. 86.
9. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 24. L. 47.
10. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 3. D. 56. L. 47.
11. Shagurin, N.Ya. (1955). Po Obi i Irtys'hu. Spravochnik-putevoditel' po vodnym putyam Ob'-Irtys'nskogo basseina. Novosibirsk. (in Russ.).
12. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 36. L. 84.
13. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 55. L. 59.
14. Planovye pokazateli ekspluatatsionnoi deyatel'nosti OIRPa na navigatsiyu 1988 g. 4-5.
15. Ekspluatatsionnyi otchet Salekhardskogo rechnogo porta za 1983 g. Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. L. 144.
16. Gosudarstvennyi arkhiv Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga. F. 45. Op. 1. D. 79. L. 67.
17. GATO. F. 1874. Op.1. D. 28. L. 22.
18. Vospominaniya Savel'eva P.K. Zapis' vel: Knizhnikov V.A., mart 2015 g.
19. Irtys' - reka rabochaya (1983). Omsk. (in Russ.).

дата поступления: 10.01.2022

дата принятия: 22.03.2022

© Книжников В.А., 2022