

УДК 93/94

<https://doi.org/10.36906/2311-4444/20-4/07>

В. А. Книжников

**ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА НА МАЛЫХ РЕКАХ
ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В ПЕРВОЙ
ПОЛОВИНЕ 1960-х гг.**

V. A. Knizhnikov

**ORGANIZATION OF RIVER TRANSPORT
OPERATIONS ON SMALL RIVERS
OF THE TYUMEN REGION IN THE FIRST
HALF OF THE 1960s**

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы организации работы речного транспорта на малых реках Тюменской области в 1960–1964 гг. Одним из важнейших источников информации выступили отчетные документы о работе транспорта. Анализируются первые шаги, направленные на улучшение транспортного снабжения на малых реках в начале нефтегазового освоения Западной Сибири. Характеризуется состав грузов, перераспределение флота в процессе работы, межведомственные споры и пути их решения, приводится статистика объемов перевозок, а также другие специфические моменты работы на малых реках. Среди постоянно возникавших проблем, которые приходилось решать при планировании навигации, называются недобор и текучесть кадров. Обращается внимание на то, что, несмотря на низкий уровень механизации речного хозяйства, существовала отлаженная связь между речными ведомствами и проектно-конструкторскими бюро Министерства речного флота. Отмечается, что начальный период освоения речных магистралей осуществлялся путем качественного и количественного повышения производительности труда. Подчеркивается важность интенсивной подготовки речных путей в 1960–1964 гг. Указывается, что в рассматриваемый период произошли качественные изменения, впоследствии позволившие набрать быстрые темпы освоения Западной Сибири.

Ключевые слова: речной транспорт; Западная Сибирь; малые реки; нефтегазовое освоение; лесосплав; «Тюменьлес»; Обь-Иртышское речное пароходство.

Сведения об авторе: Книжников Вячеслав Александрович, ORCID: 0000-0002-9767-8146, Нижневартровский государственный университет, Тюменский государственный университет, г. Нижневартовск, Россия, Kniznicov.1995@yandex.ru

About the author: Knizhnikov Vyacheslav Alexandrovich, ORCID: 0000-0002-9767-8146, Nizhnevartovsk State University, Tyumen State University, Nizhnevartovsk, Russia, Kniznicov.1995@yandex.ru

Транспортное освоение малых рек Западной Сибири слабо изучено в отечественной историографии. Как правило, авторы уделяли внимание проблемам развития речного транспорта в целом, а также техническим аспектам функционирования судов различных типов [1, с. 223–226; 2; 7; 8, с. 25–33].

На протяжении большей части XX в. именно по судоходным рекам осуществлялась поставка основных объемов грузов и для нужд народного хозяйства, и для населения. Отсутствие разветвленной сети железнодорожных, автомобильных дорог на севере Тюменской области, нецелесообразность их строительства к каждому пункту добычи нефти и газа, лесоразработки выдвигали речной транспорт на первое место в обслуживании богатого природными ресурсами региона. Поэтому без изучения особенностей функционирования речного транспорта сложно понять специфику освоения региона в период открытия месторождений углеводородного сырья.

В 1950–60-е гг. наиболее крупный поток грузов направляли по Оби и Иртышу и затем развозили из пристаней и портов, играющих роль перевалочных пунктов, по малым рекам. В начале года велась договорная кампания, в который подводились итоги прошлого года и планировались обязательства на текущую навигацию. Отчеты и планы за этот период и легли в основу данного исследования.

Деятельность речного транспорта определялась не только потребностями экономики, но и географическими и климатическими условиями. Площадь Обь-Иртышского бассейна огромна – 2 930 км², в его состав входят 14 627 км эксплуатируемых внутренних водных путей, из которых протяженность с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 6 192 км (<http://www.morvesti.ru/analitika/1690/28097>). Обь и Иртыш имеют 62 судоходных притока. Однако в начале 1960-х гг. перевозки по малым рекам затрагивали значительно меньшее количество притоков Иртыша и Оби, нежели в 1970-е, и особенно 1980-е гг. Можно назвать десять таких речных артерий, бассейны которых находились в ведении Тюменского районного управления ИРПА: Демьянка, Конда, Пасол (Посол), Коль-ёган (Кульёган), Салым, Ендырь, Лорба-Хугат, Сеуль, Северная Сосьва и Вах (см. также табл. 1).

Таблица 1

Протяженность водных путей в восточных районах Российской Федерации [11, с. 13–22]

Показатели	Восточные бассейны	Пароходство						
		Обь-Иртышское	Иртышское	Западно-Сибирское	Енисейское	Восточно-Сибирское	Ленское	Амурское
Протяженность водных путей (тыс. км)	71,4	16	1,8	10,6	9,5	6,3	18,7	8,5
Протяженность малых рек (тыс. км)	40	9,5	0,7	7,8	5,2	1,2	11,9	3,7
Количество малых рек	208	61	2	42	23	6	37	37

В 1961 г. за малыми реками числилось 28 пристаней, общий грузооборот которых составлял 68 316 т [3, л. 9] (данная цифра приведена без учета сплавляемого леса, возможно, по причинам как простоты итогового подсчета лесосплава на пунктах приема, так и в связи с существенными потерями транспортируемого груза по дороге), при том что к 1960 г. объем переработанного груза на пристанях и в портах Иртышского пароходства в целом достиг 5,7 млн т [12, с. 40].

Несмотря на то, что размеры перевозок по малым рекам в сравнении с общими по пароходству были невелики, как поначалу и количество транспортных маршрутов, организация перевозок на притоках Оби и Иртыша требовала особого внимания. Тем более, что в начальный период освоения Западно-Сибирской речной сети еще не были отлажены связи между транспортниками и клиентурой, ввиду чего освоение новых речных маршрутов влекло за собой регулярное решение множества как мелких, так и крупных частных задач: повышение технического обеспечения судов и пропускной способности объектов предприятий, организация новых пассажирских, грузовых и плотовых линий на новых маршрутах,

перераспределение имеющегося флота, установление микрофонной связи на судах и телефонной – на диспетчерских участках, разработка новых норм ведения рейдовых и грузовых работ, повышение квалификации рабочих, перераспределение ударников труда на сложные участки, подготовка судов и своих причалов к навигации, проверка готовности причалов клиентуры, введение новых правил судоходства и т. д. Иными словами, брался курс на повышение производительности труда и продуктивности перевозок.

Несмотря на то, что среднее течение Оби, от устья Иртыша до д. Соснино на границе ХМАО-Югры и Томской области, отличалось в плане судоходных условий довольно высокими гарантированными глубинами (до 250 см, а в ряде мест до 300–365 см), работа на малых реках всегда была сопряжена с необходимостью проводить масштабные дноуглубительные работы, в ряде случаев это вело к отказу от крупнотоннажных судов в угоду мелкокоразмерным, временами даже с предпочтением лесовозам сплава бревен по рекам [6, с. 7–9].

Сложные условия работы не мешали речникам и заводским рабочим активно участвовать в социалистическом соревновании. В навигацию 1960-го г. работали 65 экипажей самоходного флота и 66–67 экипажей несамоходных судов. Из них принимали участие в состязании за звание команд коммунистического труда 37 и 28 экипажей судов соответственно, всего 788 человек. В этом же соцсоревновании участвовали и заводские рабочие, чья продукция была востребована речным транспортом: 51 человек – за индивидуальное звание ударника коммунистического труда и 141 человек – за звание бригады коммунистического труда [3, л. 101].

Отправной базой судов, занимающихся перевозкой грузов по малым рекам в начале 1960-х гг., была Тюменская пристань. Там же находилось Тюменское районное управление, которому были подотчетны мелкие пристани и судоходное движение на малых реках. Ряд объектов, выполняющих функции эксплуатационных участков, могли служить связующими звеньями между удаленными селеньями севера и городами юга Западной Сибири. Одним из них стала Самаровская пристань Нижне-Иртышского речного пароходства, на основании приказа Министерства речного флота РСФСР от 28 марта 1960 г. переименованная в Ханты-Мансийский эксплуатационный участок. Это вывело ее на новый уровень как объемов по приему перевозимых грузов, так и финансирования. В 1965 г. открывается Ханты-Мансийское районное управление Иртышского речного пароходства [4, с. 26–79].

В связи с резким увеличением объемов грузов, на основании приказа министра речного флота РСФСР № 163 от 17 ноября 1964 г. на базе уже существующей пристани в Сургуте с 1 января 1965 г. был создан Сургутский речной порт с приписными пристанями: Нефтеюганск, Нижневартовск и Мегион [9, с. 139–267]. Необходимость его создания прослеживается уже в документах 1963 г. [11, л. 5]. В 1967 г. в связи с открытием Самотлорского месторождения Нижневартовск был выделен в отдельное предприятие, в ведение которого отошли реки и пристани Нижневартовского района.

Завоз всех грузов из Тюмени в верховья малых рек, таких как Конда, Сосьва, Вах, организовывался на основе экспедиционного принципа, одним рейсом вслед за вскрытием рек. В документации фигурируют три основные категории перевозимых грузов: наливные (нефть, масла, бензин), плоты (сплавляемый лес) и сухогрузы (хлеб, соль, уголь, лес, минерально-строительные ресурсы и прочее) [3, л. 11]. Стоит отметить, что около 80% грузооборота малых рек шло по р. Конда, а абсолютное большинство приходилось на сплавляемую на плотях древесину. Помимо 1 225 тыс. т древесины на плотях, в Тюмень с Конды ушло 33,7 т сухогрузов. Стоит отметить, что сплав леса осуществлялся только вниз по течению реки с приходом воды, в начальный период навигации, вплоть до середины июля. Обратное было направлено почти 25 тыс. т нефтеналива и 27,7 тыс. т сухогруза, что также

гораздо больше любых поставок на другие малые реки. Очевидно, что адресовался этот поток в основном на открытое в 1960 г. Шаимское месторождение, чем и был вызван такой перекоп в сторону Конды.

Иртышское речное пароходство на тот момент имело в своем составе четыре диспетчерских участка: Тюменский, Тобольский, Ханты-Мансийский и Салехардский. Наиболее интенсивным по грузообороту был Ханты-Мансийский. В 1962 г. через него было перевезено 3 025,5 т наливных грузов, плотов и сухогрузов, что составляет 69% от годовых перевозок соответствующих категорий грузов. Перевозимый в судах лес был примерно в равных долях распределен между Тобольским и Ханты-Мансийским участками: 548 и 700,6 т соответственно [3, л. 11].

Почти такая же ситуация была с минерально-строительными грузами, но в отношении Тюменского и Тобольского участков: 110 и 88,4 т соответственно. Очевидно, это было связано с тем, что на 1962 г. на территории Средней и Нижней Оби городское строительство еще даже не начиналось, только в 1961 г. в районе будущих Нефтеюганска и Мегиона были открыты нефтяные месторождения [3, л. 11]. Основным пунктом приема угля и наливных грузов был Тюменский участок: 67 и 80% от общей массы грузов соответственно. Доли прочих участков были незначительны.

Одной из первых трудностей с начала нефтегазового освоения был недостаток транспортных средств. Флот Иртышского речного пароходства был представлен в основном мелкими судами, которых, тем не менее, относительно хватало для ведения хозяйственной деятельности, а также снабжения северных поселков продовольствием и бытовыми товарами. Так, например, хозяйственный план перевозок Иртышского пароходства на 1962 г. был выполнен в среднем на 103,4%. Причем Тюменский, Тобольский и Салехардский участки перевыполнили свои планы по перевозкам на 147,3, 110,4 и 160,3% соответственно. Но Ханты-Мансийский участок, на который, ввиду географического распределения только что открытых нефтяных месторождений, пришлось существенно возросшие обязательства, выполнил план лишь на 95,5%. На фоне ежегодно возрастающих плановых обязательств и больших перспектив от освоения полезных ископаемых вопрос о пополнении флота становился все более актуальным. К его серьезному решению приступили в 1964 г., когда за шесть лет посредством переброски Северным морским путем и судостроения в самом Обь-Иртышском бассейне флот пароходства пополнился 760 единицами современных судов, 130 порталными кранами [5, с. 12]. Именно с 1964 г. начал свою активную работу нефтеналивной флот [5, с. 12].

Еще с 1950-х гг. в Обь-Иртышском бассейне применялись толкачи, однако сначала их число было не велико [4, с. 16]. Роль толкача могли исполнять не только специализированные суда, но и, например, паровые теплоходы, которые никто не списывал. Даже в 1972 г. таких судов оставалось около 90.

Применялись также лесовозы, но их число не позволяло отказаться от такого метода, как сплав леса по реке. Тем более, что перевозки леса, как и других материалов, росли из года в год. В 1960 г. непосредственное руководство лесоперевозками было передано Тюменскому районному управлению [3, л. 98]. Исходя из того, что комбинат «Тюменьлес» в этом же году брал на себя обязательства перевезти 1850 тыс. т в судах и только 92 тыс. т в плотах, можно предполагать, что основная масса лесовозов была перебазирована на север в Ханты-Мансийский и Тобольский участки.

В навигацию 1962 г. специализированные лесовозные суда были распределены так, что Тюменский участок доставил более 45% своего леса на лесовозах, Тобольский участок покрыл свои потребности в судах полностью, Ханты-Мансийский участок – менее чем на треть, при том что был основным поставщиком леса, Салехардский участок – лишь на 5,65%.

Частично потребности пароходства покрывались усилиями тружеников Тюменского судоремонтного завода, которые уже к навигации 1960 г. модернизировали 29 единиц самоходного флота с твердого угольного топлива на жидкое, что сильно облегчило труд кочеваров [3, л. 103]. Только за первые два квартала 1961 г. было построено 12 барж и 1 танкер. В этот же год закончили задание на сдачу 5 рефрижераторов.

Несмотря на огромные объемы буксируемого леса, транспортировка по основной водной магистрали не требовала большого количества теплоходов. Так, например, на участке Верхней и Нижней Оби в 1962 г. их было задействовано всего 10 [3, л. 98]. Сложность составляло перемещение плотов по малым рекам. Ввиду трудностей сплава по течению малых рек, зимой 1963 г. было принято решение максимально использовать флот на разработанных маршрутах для обслуживания приречных совхозов и колхозов. Отдельное внимание уделялось работе на р. Конда, где устанавливался особый контроль за организацией ремонта флота [10, л. 10]. В верховьях реки в районе Три Конды – Устье-Аха выделили наливную баржу с дизтопливом и смазкой для заправки, переместили дополнительно 4 теплохода мощностью по 150 л. с. для раннего начала работы на реке [3, л. 97]. Также было усилено проведение берегоочистительных и руслоочистительных работ (см. табл. 2).

Таблица 2

Перевозки леса в Иртышском пароходстве в 1962 г. [11, с. 13–22]

Способ доставки/ Участки	Тюменский (тыс. т)	Тобольский (тыс. т)	Ханты-Мансийский (тыс. т)	Салехардский (тыс. т)	Итого (тыс. т)	Соотношение от общего числа перевозок (%)
Плоты	105,4	–	2298,3	72,5	2476,2	64,8
Лесовозы	94	548	700,6	4,1	1346,7	35,2
Итого	199,4	548	2998,9	76,6	3822,9	100
Соотношение участков по объемам перевозок	5,2%	14,3%	78,5%	2%	100%	

Недобор и текучесть кадров были стандартными проблемами, которые приходилось решать при планировании каждой навигации. Начальнику службы судового хозяйства Федяеву было предписано оказать помощь портам и пристаням в наборе рабочей силы на погрузочно-разгрузочные работы, причем пристаням Усть-Ишима, Тобольска и Ханты-Мансийска отдельно посодействовать с подбором мастеров и шкиперов по обслуживанию самоходного флота без команд, а также обучению их [10, л. 11]. Эта рекомендация позволяет понять, работа на каких речных путях была на тот момент приоритетна. Также по линии одного из крупнейших комбинатов, а именно «Тюменьлес», требовалось увеличить ежегодный приток кадров на 200 человек [3, л. 97].

Кроме того, для улучшения технического оснащения и увеличения продуктивности труда с первых лет нефтегазового освоения стали подключать ученых-конструкторов. Так, например, руководство Иртышского пароходства попросило Министерство речного флота поручить Новосибирскому ПКБ совместно с НИИВТом оперативно, в срок до 1 марта, разработать проект лесоперегрузочного крана, устанавливаемого непосредственно на барже.

Стоит отметить, что сплав леса по реке, в ходе которого нередко терялась часть древесины, вызывал определенные разногласия между речниками и представителями клиентуры как из-за несовпадения количества отбуксированного товара с планом, так и из-за качества доставки. Комбинат «Тюменьлес» внес предложение изменить с 1960 г. систему определения провозных плат на буксировке плотов по р. Конда. Возможно, увеличение масштабов перевозок также сыграло здесь свою роль. Стороны решили, что Тюменский Совнархоз внесет по этому вопросу свои предложения в Министерство речного флота. Было предложено введение новых судочасовых норм погрузки лесных судов и согласована обязанность «Тюменьлеса» оформлять разрешение на использование наплавных сооружений у

органов речного транспорта. Поправки касались и вопросов перевозки леса в судах, а именно оговаривалось, что взимание провозных плат будет производиться по тарифам грузовой скорости за фактически погруженное количество [3, л. 99]. Решение межведомственных противоречий осуществлялось через вышестоящие органы либо государственный арбитраж СССР.

Таким образом, за рассматриваемый период была проделана значительная работа для освоения речных путей Тюменской области. До начала активной переброски судов с 1964 г. через Северный Ледовитый океан была усилена деятельность судостроительных и судоремонтных заводов, производились модернизации имеющихся судов, решались вопросы об обязанностях речников и их клиентуры, совершенствовалась технология доставки грузов, имеющийся флот перераспределялся географически, пристани пусть и не быстро, но улучшали свое техническое обеспечение, в частности, связь. Можно сказать, что, несмотря на еще не решенные вопросы с техническими и транспортными мощностями, с 1960 по 1964 гг. был сделан большой шаг вперед, впоследствии позволивший набрать быстрые темпы освоения Западной Сибири.

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

- ИРП** – Иртышское речное пароходство
НИИВТ – Новосибирский институт инженеров водного транспорта
ПКБ – проектно-конструкторское бюро

ЛИТЕРАТУРА

1. Арсеньев С.П. Выбор типов судов транспортного флота (основы методики технико-экономического обоснования). М., 1968. Вып. 50. 231 с.
2. Буренок В.Д. Определение расчетного рабочего периода для условий Обского Заполярья // Эксплуатация флота и портов: Сборник научных трудов. Новосибирск, 1969. С. 95–100.
3. Годовой план перевозок грузов по малым рекам Иртышского пароходства на 1962 г. // Государственный архив Тюменской области. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 23.
4. Животкевич Н.И. Река и люди. Омск, 1973. 192 с.
5. Иртыш – река рабочая. Омск, 1983. 88 с.
6. Колесов Л.И., Мясников А.В. Речной транспорт Обь-Иртышского бассейна и перспективы его развития // Транспортное использование рек Обь-Иртышского бассейна. Новосибирск, 1965. С. 3–32.
7. Крашенинников В.Г. Роль речного транспорта в развитии и размещении производительных сил Восточных районов // Труды Ленинградского института водного транспорта. 1972. Вып. 139. С. 27–41.
8. Кучкин С.А. Речной транспорт в развитии Сибири и Дальнего Востока. М., 1969. 48 с.
9. Нижневартовск: как становятся городами. Нижневартовск, 2017. 300 с.
10. План эксплуатационной работы иртышского пароходства на 1963 г. // Государственный архив Тюменской области. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 31.
11. Сеницын Г.Я. Совершенствование технологического взаимодействия транспортных звеньев при доставке грузов на притоки магистральных рек: Дис. ... канд. техн. наук. Новосибирск, 2002. 183 с.
12. Шимко А.М. Речной транспорт Западной Сибири в 1946–1960 гг. (тенденции социально-экономического развития). Новосибирск, 2002. 183 с.

REFERENCES

1. Arsenyev, S.P. (1968). *Vybor tipov sudov transportnogo flota (osnovy metodiki tekhniko-ekonomicheskogo obosnovaniia)*. Moscow. (in Russ.).
2. Burenok, V.D. (1969). *Opredelenie raschetnogo rabochego perioda dlia uslovii Obskogo Zapoliar'ia. Eksploatatsiia flota i portov*. Novosibirsk, 95–100. (in Russ.).
3. *Godovoi plan perevozkov gruzov po malym rekam Irtyskogo parokhodstva na 1962 g.* Gosudarstvennyi arkhiv Tiimenskoi oblasti. F. 1874. Op. 1. D. 23. (in Russ.).
4. Zhivotkevich, N.I. (1973). *Reka i liudi*. Omsk. (in Russ.).
5. *Irtysk – reka rabochaia* (1983). Omsk. (in Russ.).

6. Kolesov, L.I., & Myasnikov, A.V. (1965). Rechnoi transport Ob'-Irtyskogo basseina i perspektivy ego razvitiia. Transportnoe ispol'zovanie rek Ob'-Irtyskogo basseina. Novosibirsk, 3–32. (in Russ.).
7. Krashennnikov, V.G. (1972). Rol' rechnogo transporta v razvitii i razmeshchenii proizvoditel'nykh sil Vostochnykh raionov. *Trudy Leningradskogo instituta vodnogo transporta*, 139, 27–41. (in Russ.).
8. Kuchkin, S.A. (1969). Rechnoi transport v razvitii Sibiri i Dal'nego Vostoka. Moscow. (in Russ.).
9. Nizhnevartovsk: kak stanoviat'sia gorodami (2017). Nizhnevartovsk. (in Russ.).
10. Plan ekspluatatsionnoi raboty irtyskogo parokhodstva na 1963 g. *Gosudarstvennyi arkhiv Tiimenskoi oblasti*. F. 1874. Op. 1. D. 31. (in Russ.).
11. Sinitsyn, G.Ia. (2002). Sovershenstvovanie tekhnologicheskogo vzaimodeistviia transportnykh zven'ev pri dostavke грузов na pritoki magistral'nykh rek. Dis... kand. tekhn. nauk. Novosibirsk. (in Russ.).
12. Shimko, A.M. (2002). Rechnoi transport Zapadnoi Sibiri v 1946–1960 gg. (tendentsii sotsial'-no-ekonomicheskogo razvitiia). Novosibirsk. (in Russ.).

Книжников В. А. Организация работы речного транспорта на малых реках Тюменской области в первой половине 1960-х гг. // Вестник Нижневартковского государственного университета. 2020. № 4. С. 54–60. <https://doi.org/10.36906/2311-4444/20-4/07>

Knizhnikov, V. (2020). Organization of River Transport Operations on Small Rivers of the Tyumen Region in the First half of the 1960^s. *Bulletin of Nizhnevartovsk State University*. (4). 54–60. (In Russ.). <https://doi.org/10.36906/2311-4444/20-4/07>

дата поступления: 14.09.2020

дата принятия: 30.10.2020

© Книжников В.А., 2020