

DOI 10.26105/SSPU.2022.81.6.011

УДК 656.6:94(571.121)"1970/1980"(091)

ББК 39.41г+63.3(2Рос-6Яма)633-2

В.А. КНИЖНИКОВ САЛЕХАРДСКИЙ ПОРТ В 1970–1980-Х ГГ.

V.A. KNIZHNIKOV SALEKHARD PORT IN THE 1970S AND 1980S

*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».*

Статья посвящена процессу формирования и развития Салехардского речного порта, начиная от момента учреждения местного районного управления и до конца 1980-х гг., с последующим перестроечным кризисом. Рассматривается роль Салехардского порта как одного из важнейших логистических центров Ямало-Ненецкого автономного округа, а также значимого транзитного пункта при переброске речных судов в Обь-Иртышский бассейн через Северный морской путь. Анализируется динамика роста грузооборота, кадрового состава и пассажироперевозок, являющихся следствием неуклонного экономического роста, достигнутого в Ямало-Ненецком автономном округе в исследуемый период. Охарактеризованы механизмы организации навигационной работы, оснащение пристанским и портовым оборудованием, география транспортных маршрутов и клиентура Салехардского речного порта, тесно связанная с освоением приполярных регионов Ямало-Ненецкого автономного округа. Важным представляется изучение работы речного флота в Обской губе как по доставке грузов в малые посёлки в приполярных районах, так и по приёму труб с Северного морского пути для нужд топливно-энергетического комплекса Западной Сибири. Автор выявляет появление новых и интенсивное расширение старых транспортных предприятий Ямало-Ненецкого автономного округа в связи с происходящим процессом урбанизации в крае. Особое внимание уделяется мерам, принимаемым речниками Салехарда для охраны окружающей среды в 1980-х гг. Приводится вывод о том, что в период 1970–1980-х годов речной транспорт достиг пика своего развития и достаточно успешно выполнил свои функции по снабжению северных регионов грузами.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Речной транспорт, Салехардский речной порт, Западная Сибирь, Ямало-ненецкий автономный округ, Иртышское речное пароходство.

**KEY WORDS:** River transport, Salekhard River Port, Western Siberia, Yamalo-Nenets Autonomous Okrug, Irtysh River Shipping Company.

**ВВЕДЕНИЕ.** Создание, развитие и функционирование Салехардского речного порта, а также организация процесса его навигационной работы в суровых условиях арктического региона являются весьма примечательным примером взаимодействия речного транспорта с железнодорожным и морским.

**ЦЕЛЮ СТАТЬИ** является изучение процесса развития Салехардского порта и его функций, которые он выполнял в процессе становления Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** Главным источником при проведении исследования выступили ежегодные плановые и отчётные документы Иртышского (Обь-Иртышского) речного пароходства и его эксплуатационных участков, сосредоточенные в Государственных архивах

Тюменской области, Ямало-Ненецкого автономного округа, а также в архиве Салехардского речного порта.

**РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.** Учрежденная в 1934 году Салехардская пристань (в составе Нижне-Иртышского пароходства) прошла долгий путь развития перед тем, как получила статус порта в 1975 г. Ввиду необходимости строительства Трансполярной магистрали, Совет министров СССР от 1949 г. постановил создать подотчётный Тюменскому районному управлению Салехардский эксплуатационный участок, деятельность которого была начата 7 января 1950 года [17, Л.1].

С 1954 до 1956 гг. по всей стране проводились преобразования в системе управления речным транспортом, в ходе которых появлялись новые и реорганизовывались старые пароходства. В результате данных изменений, территория Обь-Иртышского бассейна границ Омской (включительно) и Томской областей вплоть до Гыданской губы на Севере была передана Иртышскому речному пароходству, дополненному в 1963 г. подчинённым ему Тюменским линейным речным пароходством [5; 7].

Успешное открытие полезных ископаемых на севере Западной Сибири (поиск которых вёлся ещё с конца 1950-х годов), придало новый импульс развитию речного транспорта. В 1971 году в Салехарде организуется районное управление, в 1975 году участок был преобразован в речной порт.

Географические границы предприятия, как и ранее, включали в себя посёлок Устрем в ХМНО на юге, Карское море с Гыданской губой на севере. Реки Таз, Пур и Надым использовались для навигации на постоянной основе, но по мере появления и расширения пристаней (портов) Тазовское, Уренгой и Надым, эти участки рек переходили под ведомство новых предприятий. Расширение экономической деятельности речников проявилось в появлении новых клиентов, а также увеличении пассажироперевозок и грузооборота.

Так, ещё в 1968 г., помимо ранее созданных на Крайнем севере Оккрыболовпотребсоюза (далее ОКРПС), рыбоконсервного комбината, а также Лабитнангской лесоперевалочной базы, деревообрабатывающего комбината и Аэрофлота, в составе клиентуры числились: Ямало-Ненецкий геологоразведочный трест, Ямальское строительное управление геологического управления, Ямалрыбпром, территориальное совхозное управление и др. [18, Л.38–50]. А к 1971 г. в списке клиентов для северного завоза грузов появились трест геофизиков, Ямалгазстрой, а также множество строительных и строительного-монтажных управлений Нефтепроводмонтажа и Мингазпрома [12, Л.44].

Значительные успехи в освоении полезных ископаемых в ЯННО способствовали увеличению перевозок нефтепродуктов из Салехарда. Главными отправителями в 1976 году являлись нефтебаза Главнефтеснаббыта и Салехардское авиапредприятие Тюменского управления гражданской авиации. Именно их причалы выполняли главную роль при работе с нефтеналивным флотом вплоть до 1980-х гг. [14, Л. 41].

В своей структуре основные грузы, перевозимые по рекам Сибири, подразделялись на 3 группы: сухогрузы (хлеб, соль, рыба, плоды и овощи, песок, строительные материалы, техника, лес в судах и т.п.), нефтеналивные (в том числе и топливно-смазочные материалы), а также плоты (сплав древесины по реке). Последние, по понятным причинам, при транспортировке грузов через Обскую губу должны были быть перегружены в суда. А к началу 1980-х гг. плоты стали составлять совсем небольшую часть грузооборота [9, Л. 8].

Из всех категорий грузов в период активного освоения нефтегазовых месторождений преобладали сухогрузы, в основном за счёт высокой доли насыпных грузов, привозимых преимущественно с юга, а силами местного флота осуществлялась добыча гравия в Ямбуре и на реке Сось.

Значительно меньшее значение, нежели на Средней Оби и притоках Иртыша, имел лес в плотах, который сплавлялся к Салехарду. На это влияло расположение будущих городов

Ямало-Ненецкого автономного округа, Надыма, Уренгоя и др., до которых необходимо было перевозить лес на судах через Обскую губу, что в свою очередь стимулировало повышение технического уровня перевозок в регионе.

Иначе ситуация обстояла с нефтеналивными грузами, перевозки которых вплоть до 1983 года непрерывно росли, а затем после спада и небольшого роста окончательно снизились к концу 1980-х гг. На это повлиял целый комплекс факторов: потеря необходимости в перевозках сырой нефти, ввиду развития трубопроводного транспорта и уменьшившаяся экономическая активность по освоению новых месторождений.

Таблица 1. Грузооборот Салехардского эксплуатационного участка

Годы	1970	1971	1971	1972	1973	1975	1976	1978	1979	1980
Тыс. тонн	1576,7	1910,6	1910,6	2047	2300	2917,3	3107,5	3261,3	2408,7	3070,4
Сухогрузы	716,3	1022,3	1022,3	1086,1	-	-	-	2058,1	1366,7	1794,5
Нефтеналивные	169,5	289,8	289,8	431,6	-	-	-	750,5	825,4	1002,3
Плоты	690,2	598,5	598,5	529,3	-	-	-	452,9	216,6	273,6
Годы	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Тыс. тонн	2899	3061,3	3003,8	3758,9	6239,6	8096	7168	3331,3	2379,4	1959,5
Сухогрузы	1633,5	1733,1	1914,4	2698,6	5002,8	-	-	-	2287,8	1859,6
Нефтеналивные	1038,7	1104,6	771,9	803,6	1009,5	-	-	-	13,3	48,3
Плоты	271	223,6	317,8	256,6	277,3	-	-	-	78,3	41,6

В период активной урбанизации объём грузоперевозок непрерывно возрастал. Важным событием для ЯННО стало открытие и начало освоения Медвежьего месторождения. Началось проектирование газопровода Надым-Пунга. В связи с этим в 1972 г. рабочий поселок Надым получил статус города. Активное строительство, развернувшееся в новом городе, осуществлялось через местную пристань, созданную в том же году [13, Л. 51]. За один только 1972 г. здесь было успешно выгружено 560 судов. А в 1978 г. местная пристань приняла 1372 тыс. тонн груза. Из них половину составляли разные МСМ и чуть более 20% разные металлические детали. По аналогичной схеме создавался и Уренгой. Объём северного завоза грузов через Обскую Губу напрямую отражает масштабы градостроительства (табл. 2).

Таблица 2. Завоз грузов в Обско-Тазовскую губу (районы Крайнего Севера)

Годы	1970	1971	1972	1978	1980	1981	1982
Тыс. тонн	397	715	753	1737,5	2670,5	2779,4	2951
Годы	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Тыс. тонн	3013,1	3574,4	4358,6	3783,4	3248,7	2532,6	1980,7

Отдельной обязанностью речников Салехардского порта было обеспечение перевозок грузов с выходом в Обскую губу. Статистика грузоперевозок в районы Крайнего севера не включалась в общий грузооборот.

Помимо обеспечения градостроительства, на водном транспорте лежала задача переброски необходимого оборудования для строительства газопроводов, а именно трубы большого диаметра. Но если для месторождений в ХМАО их завозили с юга Западной Сибири, то для ЯНАО их везли через Северный морской путь. Однако малые глубины Обской губы не позволяли морским судам пройти дальше посёлка Новый порт, в районе которого началась перевалка труб для дальнейшей отправки к местам монтажа нефте- и газопроводов. Операции осуществлялись с морских судов на речные суда, в крайне специфических

условиях и лишь 75 суток в году. Но и это рабочее время могло быть сокращено обычными для Обской губы ветрами.

Первая выгрузка труб состоялась в навигацию 1980 г., когда с 23 морских транспортов на 53 баржи было перегружено и отправлено 80 тыс. тонн труб [15, Л. 79]. В дальнейшем этот показатель продолжал возрастать (табл. 3). Трубы навигации 1987 г. доставлялись в Надым (более 75%) и Ямбург [10].

Перегрузочная работа в Обской губе по методу «море-река» была в новинку для речников Салехарда, тем не менее, их функции не ограничивались снабжением удалённых пунктов и приёмом труб. Ещё ранее через Северный морской путь осуществлялась переброска судов для нужд речного транспорта. Так, с 1971 г. по 1980 г. в Обь-Иртышский бассейн прибыло 810 судов. Из них 340 единиц с 1971 по 1975 гг. [1, С. 14]. Среди второй партии из 470 судов полученных пароходством в начале девятой пятилетки были буксировщики, грузовые теплоходы, контейнеровозы, танкеры типа «Ленанефть» и баржи класса «М». Переброшенные суда и оборудование значительно усилили пропускные способности, как речных транспортных предприятий, так и транзитного флота Иртышского пароходства. Салехардский речной порт играл роль транзитного пункта в проведении этих стратегически важных операций.

Таблица 3. **Перевалка труб большого диаметра в Новом Порту**

Годы	1980	1981	1982	1983	1987
Тыс. тонн	80	152,6	208,8	264,8	429,8

Обеспечить перевозки возросшего объёма грузов можно было лишь значительно повысив технический уровень транспортных предприятий, которые вместе с получаемым ими новым оборудованием приобретали определённые специализации. В процессе газоразведки и начала освоения месторождений, оснащение пристаней медленно, но совершенствовалось.

Так, в 1971 г. в Салехарде уже действовало 7 плавкранов (из 11 по всему районному управлению), но объём работы был настолько велик, что для его выполнения привлекалась арендованная техника из пристани Тары, Сургутского и Тобольского портов [12, Л. 11-12].

Восполнить недостаток последней получилось лишь в период 1980-х годов, когда завершилась комплексная механизация Салехардского речного порта, который по-прежнему имел в своём составе 5 плавкранов КПЛ грузоподъёмностью 5 тонн каждый, один 16 тонный ПК-2-78 и башенный кран БКСМ-5Б для контейнерных погрузок. Но к этому времени также и эксплуатировался механизированный причал длиной 100 погонных метров, достроенный в 1982 г.

Увеличен также был парк перегрузочных машин [9, Л.1]. Но росли и запросы экономики. В 1982 г. за навигацию объединёнными усилиями речников Салехардского порта и клиентуры было обработано 1852 судна, хотя и не без простоев [9, Л. 19]. А в 1985 г. количество обработанных судов достигло уже 2804 единиц (2092 на причалах порта и 733 на пристанях клиентуры). Но для приёма их предприятию понадобилось 9 плавучих кранов общей грузоподъёмностью 107 тонн.

Прогресс на транспортных предприятиях проявлялся не только в количественных показателях. С начала 1970-х гг. всё более внедрялся метод контейнерных и пакетных перевозок, но поначалу они были весьма незначительны. В 1982 г. отправили более 250 тыс. тонн груза в пакетах и на поддонах, а также 12 тыс. тонн в контейнерах, против 15 тыс. тонн и 5,9 тыс. тонн соответственно в 1976 году [8, Л. 30]. Главным получателем контейнеров являлся ОКРПС. Действовало двухстороннее сообщение Салехарда с Омском, Тюменью и Тобольском. Контейнеры из этих городов могли быть направлены на реки Надым, Таз, Пур, и другие пункты Обской губы. Однако новшество это хоть и расширяло возможности

доставки груза в сохранности, но на первых порах скопления контейнеров нарушали отлаженную за десятилетия работу флота [9, Л. 21].

К 1980 г. в Салехарде сформировалось 4 основные зоны обработки судов: контейнерный и угольный причалы, участок Рейд на случай повышения уровня воды для разгрузки барж через малые суда, а также порт Лабытнанги, обладающий хорошей крановой и тыловой механизацией [15, Л. 187].

Между Салехардом и подотчётным ему предприятием в Лабытнанги сложилось распределение обязанностей по основному грузопотоку. Причалы в Салехарде принадлежали в основном пароходству, а в Лабытнанги преимущественно клиентуре порта. Последние были специализированными на определённый тип груза, например, дома сборные и вагоны, ЖБИ, буровое оборудование, продовольственные товары, автотехника и т.д. Речники ИРПА в свою очередь брали на себя такие массовые грузы как металл, цемент, уголь, МСМ и лес, топливо и др. [15, Л. 31].

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, а на пристани Лабытнанги ситуация была диаметрально противоположной. В тот же год было принято 20 судов и 95 на близлежащих причалах клиентуры [18, Л. 14].

Отлаженный транспортный узел в Лабытнанги за счёт связки с железной дорогой из Европейской части СССР значительно вырос технологически по сравнению с 1950–1960-ми годами. К началу 1980-х гг. порталные краны (4 единицы) на Крайнем севере имелись только там. Количество обработанных вагонов там росло, достигнув в 1968 г. 562 единиц. На суда из них было выгружено 13528 тонн [18, Л. 14]. Перевалка грузов росла, достигнув в 1971 г. 678 вагонов, в 1982 г. — 1811 вагонов (96,6 тыс. тонн) [9, Л. 19]. К 1987 году — 6808 вагонов (из которых 4813 прямо на суда) [10]. Но это не мешало периодически организовывать там перевалку ПГС. Значимость этой пристани была так велика, что в начале 1980-х гг. обсуждался вопрос о предоставлении ей статуса речного порта, как самостоятельного предприятия [15, Л. 30]. В целом же, к 1981 году на севере действовало 4 порта: Салехардский, Уренгойский, Надымский и Тазовский. Однако, последние три по-прежнему не могли обеспечить судам надлежащее обслуживание. Это было вызвано их железнодорожной изоляцией, не позволявшей завести туда сверхгабаритное перегрузочное оборудование.

Тем не менее, речникам удавалось перерабатывать постоянно растущий поток грузов, достигший к началу 1980-х гг. 3 млн тонн, а в 1985 г. 6239,6 тыс. тонн. В 1981 г. была создана комиссия по координации работы различных видов транспорта и качественному повышению производительности труда. Итоги подводились на заседаниях штабов и были обсуждены на Надымской практической конференции 2–3 апреля 1981 г. [16].

Прогресс нашёл своё отражение не только в повышении технического уровня предприятия, но и в увеличении его степени ответственности за окружающую среду. Так, с 1980 года речники Салехардского порта начали проводить сбор подсланевых вод, отработанных масел и других отходов для последующей их отправки к местам утилизации. Для этого была предварительно проведена договорная компания с соответствующими организациями. Согласно отчёту за период навигации 1982 года, суда ОС-5 и СПВ-5 собрали 5118,8 тонн подсланевых вод, из которых 4504,7 тонн было отправлено в Сургут и Тобольск. В дальнейшем среди пунктов назначения фигурировал и Омск. Оставшиеся отходы временно должны были храниться в барже-отстойнике, ограниченной объёмом в 1000 тонн.

К 1987 году объёмы собираемых отходов значительно возросли до 12,3 тысяч тонн подсланевых вод, 312 тонн отработанных масел. Также было собрано и отправлено на отвал Салехарда 19,5 тонн сухого мусора, 8,7 тонн старой ветоши [10].

Отходы на переработку и утилизацию собирались не только с порта, но и с судов осуществляющих работу на реках ЯНАО и в Обской губе. Так за 1990 год было принято 633 судна [11].

На предприятии разрабатывались инструкции по противодействию загрязнению водоёмов, по судам проводились смотры на предмет соблюдения природоохранных мер, были заведены типовые расписания судовых тревог связанных с нефтяными загрязнениями. В самом же порту имелось 200 метров боновых заграждений для локализации разлитых нефтепродуктов и была сформирована оперативная рабочая группа в составе судов БТ-180, ОС-5 и ОС-7, которая в дальнейшем могла быть пополнена другими судами [16, Л. 114]. Несмотря на это, в отчёте 1990 года отмечалось, что имеющегося оснащения у порта было недостаточно для организации борьбы с разливами нефтепродуктов в Обской губе [11].

Рост речных предприятий также требовал значительного увеличения кадрового состава. Однако, как и в 1950–1960 годы сохранялась проблема нехватки квалифицированных кадров, недостаток которых должен был восполняться проведением обучающих курсов непосредственно самим предприятием. Так в 1973 г., помимо основных профессий, было продипломировано 10 человек командного состава и ещё 25 прошли проверку профессиональных знаний. При этом предприятие испытывало потребность в 71 квалифицированном командире [14, Л. 59].

В 1984 г. силами порта и через учебный комбинат подготовили 10 командиров флота, 16 крановщиков и 50 рабочих массовых профессий [6, Л. 8]. В подразделениях порта, узла связи, ОРСа предполагалось провести экономическую учёбу не менее 200 человек. Кроме того проводились семинары и повышения разрядов рабочих профессий.

Как и для ряда других речных предприятий Севера для порта была характерна высокая текучесть кадров, вызванная нехваткой объектов соцкультбыта. Но стандарты социального обеспечения работников заметно выросли только к 1980-м гг. К этому времени в собственности Салехардского речного порта были: детский сад, больница, столовая [9, Л. 48–50].

Таблица 4. **Кадровый состав (1960–1980-е гг. приведена среднесписочная численность рабочих)**

Годы	1971	1972	1981	1982	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Штат речного эксп. участка/порта	332	364	670	754	833	880	738	954	712	501

Обеспечивалась речным транспортом и транспортировка пассажиров. Основную долю составляли междугородние (местные) пассажироперевозки. Так, в 1976 году речным транспортом они составили 147 тыс. человек, из которых лишь 33,7 тыс. составляли транзитные перевозки из других субъектов РСФСР [8, Л.9]. Также как можно заметить (табл. 5), по мере урбанизации региона мобильность населения округа значительно возросла.

Таблица 5. **Пассажироперевозки в Салехардском эксплуатационном участке**

Годы	1970	1971	1972	1973	1977	1978	1980	1982	1985	1988	1989
Пассажироперевозки, тыс. чел.	70	87,15	85,2	94,2	179,3	156,3	121,6	102,2	112	152,9	143

На момент начала 1980-х гг. местные пассажироперевозки обеспечивались достаточно небольшим количеством судов. Так, например 1982 г. перевозки осуществлялись четырьмя теплоходами общей мощностью 1050 л.с. и общей вместимостью в 501 пассажирское место [9, Л. 12]. А на 1982 год речным флотом Салехарда осуществлялись пассажироперевозки в 22 населённых пункта, из которых лишь 8 имели причалы [16, Л. 63].

Примечателен тот факт, что в 1982 году на Оби действовала туристическая линия «Новосибирск-Салехард-Омск-Салехард», курсируя по которой, пароходы совершили 32 рейда [16, Л. 70]. Однако в дальнейшем туристические поездки не получили широкого

распространения. Несмотря на удалённость Салехарда от крупных населённых пунктов Западной Сибири, к концу 1970-х — началу 1980-х гг. значительно повысилось качество обслуживания пассажиров. В 1976 г. пассажирский вокзал в Салехарде (в деревянном исполнении) предоставлял пассажирам услуги камеры хранения, багажного склада, зала ожидания, небольшого количества спальных мест, а также комнаты матери и ребёнка [18, Л. 91]. Для привлечения пассажиров на речной транспорт были разработаны и согласованы расписания движения судов, об изменениях которых уведомляли пассажиров через местную печать и радио [16, Л. 63].

**ВЫВОДЫ.** На протяжении всего периода 1970–1980-х гг. работники речного транспорта обеспечивали непрерывное снабжение всего приполярного региона ЯНАО. Это время сопровождалось активной урбанизацией региона, которая не могла осуществиться без снабжения населённых пунктов ресурсами и постоянного движения населения. Экономическое развитие с момента открытия нефтегазовых месторождений, способствовало серьёзному росту территориальной мобильности в ЯНАО, и труд речников также обеспечил эту потребность.

Тяжёлые условия работы в арктическом регионе требовали слаженного взаимодействия речников как с клиентурой, так и с другими видами транспорта, позволившими в полной мере нивелировать слабые стороны друг друга.

Можно сказать, что в плане масштабов грузовых перевозок период 1970–1980-х годов стал пиком развития речного транспорта в регионе. Речники достаточно успешно справлялись с большей частью поставленных перед ними задач по снабжению северных регионов грузами. Также стоит отметить, что, несмотря на начавшийся кризис перестройки и последующий распад СССР, банкротства Салехардского речного порта удалось избежать, что свидетельствует об определённой устойчивости образовавшихся связей предприятия с экономикой арктических регионов.

### Список сокращений

ГАТО — Государственное бюджетное учреждение Тюменской области «Государственный архив Тюменской области» (список литературы).

КПЛ — плавучий кран.

МСМ — минерально-строительные материалы.

ПГС — песчано-гравийная смесь.

ХМНО — Ханты-Мансийский национальный округ. С 1977 г. автономный округ (ХМАО).

ЦНИИЭВТ — Центральный научно-исследовательский институт экономики и эксплуатации водного транспорта.

ЯННО — Ямало-Ненецкий национальный округ. С 1977 г. автономный округ (ЯНАО).

### ЛИТЕРАТУРА

1. Иртыш — река рабочая. Омск, 1983. 88 с.
2. Курдин В.А. Речной транспорт в 1946–1985 годах. М.: Транспорт, 1987. 544 с.
3. Кучкин С.А. Речной транспорт в развитии Сибири и Дальнего Востока. М.: Знание, 1969. 48 с.
4. Ланьков Н.И., Олениченко Н.И. Дозорные Обь-Иртышья. Омск: Омский дом печати, 2005. 288 с.
5. Транспорт. Раздел II. // Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа. URL: <https://www.gosarhiv.yanao.ru/2-16.html> (дата обращения: 11.10.2022)
6. Коллективный договор Салехардского речного порта на 1984 год. // ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д.615. Л. 25.
7. Плановые показатели эксплуатационной деятельности ОИРПа на навигацию 1988 г. // Архив музея «Царская пристань», г. Тюмень. 30 с.
8. План эксплуатационной работы Салехардского речного порта на 1977 г. // Архив Салехардского речного порта.

9. Пояснительная записка к годовому бухгалтерскому отчёту по основной деятельности Салехардского речного порта за 1982 год. // ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 495. Л. 65.
10. Пояснительная записка к годовому отчёту Салехардского речного порта 1987 г. // Архив Салехардского речного порта.
11. Пояснительная записка к годовому отчёту Салехардского речного порта 1990 г. // Архив Салехардского речного порта.
12. Эксплуатационный отчёт Салехардского районного управления ИРПа за 1971 г. // Архив Салехардского речного порта.
13. Эксплуатационный отчёт Салехардского районного управления ИРПа на навигацию 1972 г. // Архив Салехардского речного порта.
14. Эксплуатационный отчёт Салехардского районного управления за навигацию 1973 г. // Архив Салехардского речного порта.
15. Эксплуатационный отчёт Салехардского речного порта за навигацию 1980 г. // Архив Салехардского речного порта.
16. Эксплуатационный отчёт Салехардского речного порта за 1982 г. // Архив Салехардского речного порта.
17. Эксплуатационный отчёт Салехардского эксплуатационного участка за навигацию 1962 г. // ГАТО. Ф. 1874. Оп. 1. Д. 21. Л. 96.
18. Эксплуатационный отчёт Салехардского эксплуатационного участка за 1968 г. // ГАТО. Ф. 1874. Оп.1. Д. 200. Л. 54.

## REFERENCES

1. *Irtys — reka rabochaya* [Irtys is a working river] (1983). Omsk. 88 s. (In Russian).
2. Kurdin V.A. (1987). *Rechnoi transport v 1946–1985 godah*. [River transport in 1946–1985]. M. 1987. 544 s. (In Russian).
3. Kuchkin S.A. *Rechnoi transport v razvitii Sibiri i Dal'nego Vostoka* [River transport in the development of Siberia and the Far East]. M.: Znanie, 1969. 48 s. (In Russian).
4. Lan'kov N. Таблица 3. Перевалка труб большого диаметра в Новом Португ., & Olenichenko N.I. *Dozornye Ob'-Irtys'h'ya*. [Sentinels of the Ob-Irtys'h region]. Omsk. 2005. 288 s. (In Russian).
5. Transport. Section II. // State Archive of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug. URL: <https://www.gosarhiv.yanao.ru/2-16.html> (data obrashheniya: 11.10.2022). (In Russian)
6. *Kollektivnyi dogovor Salekhardskogo rechnogo porta na 1984 g.* [Collective agreement of the Salekhard river port for 1984] // GATO. [State Budgetary Institution of the Tyumen region «State Archive of the Tyumen Region».] F. 1874. Op.1. Ed. xr. 615. L.25 (In Russian).
7. *Planovye pokazateli ekspluatatsionnoi deyatelnosti OIRPa na navigatsiyu 1988 g.* [Planned indicators of operational activity of OIRSC for navigation in 1988] // Archive of the «Tsarskaya Pier Museum». Tyumen. 30 s. (In Russian).
8. *Plan ekspluatatsionnoi raboti Salekhardskogo rechnogo porta na 1977 g.* [The plan of operational work of the Salekhard river port for 1977] // Archive of the Salekhard River Port. (In Russian).
9. *Poasnitelnaa zapiska k godovomu buhgalterskomu otchotu po osnovnoi deatel'nosti Salekhardskogo rechnogo porta za 1982 g.* [Explanatory note to the annual accounting report on the main activities of the Salekhard River Port for 1982] // GATO. F. 1874. Op.1. Ed. xr. 495. L.65 (In Russian).
10. *Poasnitelnaa zapiska k godovomu otchotu Salekhardskogo rechnogo porta, 1987 g.* [Explanatory note to the annual report of the Salekhard River Port in 1987] // Archive of the Salekhard River Port. (In Russian).
11. *Poasnitelnaa zapiska k godovomu otchotu Salekhardskogo rechnogo porta, 1990 g.* [Explanatory note to the annual report of the Salekhard River Port in 1990] // Archive of the Salekhard River Port. (In Russian).
12. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo rajonnogo upravleniya za 1971 g.* [Operational report of the Salekhard district administration of the IRPa for 1971] // Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. (In Russian).

13. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo rajonnogo upravleniya za 1972 g.* [Operational report of the Salekhard district administration of the IRPa for navigation in 1972] // Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. (In Russian).
14. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo rajonnogo upravleniya za 1973 g.* [Operational report of the Salekhard district Administration for navigation in 1973] // Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. (In Russian).
15. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo rechnogo porta za 1980 g.* [Operational report of the Salekhard river port for navigation in 1980] // Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. (In Russian).
16. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo rechnogo porta za 1982 g.* [Operational report of the Salekhard river port for 1982 // Archive of the Salekhard River port] // Arkhiv Salekhardskogo rechnogo porta. (In Russian).
17. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo ekspluatatsionnogo uchastka za 1962 g.* [Operational report of the Salekhard operational section for navigation in 1962] // GATO. F. 1874. Op.1. Ed. xr. 21. L.96 (In Russian).
18. *Ekspluatatsionnyi otchyot Salekhardskogo eksplouchastka za 1968 g.* [Operational report of the Salekhard operational section for 1968] // GATO. F. 1874. Op.1. Ed. xr. 200. L.54 (In Russian).