

УДК 656.6(091)(571.1)

*Книжников В. А.
Knizhnikov V. A.*

К ХАРАКТЕРИСТИКЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЮГРЫ НАКАНУНЕ ОТКРЫТИЯ И В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ОСВОЕНИЯ НЕФТЕГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ (1950–1960-Е ГГ.)

ON TRANSPORT SYSTEM'S CHARACTERISTICS IN UGRA ON THE EVE OF DISCOVERY AND EARLY IN DEVELOPMENT OF OIL AND GAS FIELDS IN THE 1950s–1960s

В статье даётся характеристика транспортной системы Югры в 1950–1960-е гг. Анализируется ситуация, сложившаяся в Ханты-Мансийском национальном округе на момент начала нефтегазового освоения. Делается вывод о причинах целесообразности приоритетного развития речного транспорта в начальный период модернизации экономики Западной Сибири.

The article describes the transport system of Ugra in the 1950s–1960s. The situation in the Khanty-Mansi National Okrug at the beginning of oil and gas development is analyzed. The conclusion about the reasons for the priority of river transport development in the initial period of economic modernization of Western Siberia is drawn.

Ключевые слова: речной транспорт, Иртышское речное пароходство, нефтегазовое освоение, Ханты-Мансийский национальный округ, навигация, Западная Сибирь.

Keywords: river transport, Irtysh River shipping company, oil and gas development, the Khanty-Mansi National Okrug, navigation, Western Siberia.

Интенсивное развитие нефтегазового комплекса в Ханты-Мансийском национальном округе (далее – ХМНО) стало переломным моментом в его истории. Однако успешная добыча углеводородного сырья могла быть достигнута при наличии соответствующей транспортной инфраструктуры. Ее создание являлось одной из приоритетных задач, которую требовалось решить в кратчайшие сроки. При этом важно рассмотреть исходный уровень, на котором находились те или иные элементы транспортной системы, меры, принимаемые властью по ее совершенствованию, а также условия, с которых начиналось ее становление.

Реализация крупных социально-экономических программ предполагала формирование в Западной Сибири топливно-энергетической базы, развитие энергетики и энергетических производств, снабжение газом районов Сибири, решение экспортных вопросов. Активное индустриальное строительство требовало конкретных решений по ускорению темпов развития транспортной инфраструктуры Севера Западной Сибири. Эксплуатация нефтяных богатств в ХМНО привели к резкому увеличению ввоза строительных материалов, оборудования, техники. Только для добычи миллиона тонн нефти требовалось завезти 40–60 тыс. тонн грузов. Приток населения обусловил высокие темпы демографического, экономического роста и, как следствие, необходимость обеспечения региона товарами народного потребления. Это стало отправной точкой ускорения модернизационных процессов в крае.

Транспорт, как важнейшая отрасль народного хозяйства, включает в себя следующие разновидности: железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный. Вместе они образуют единую сеть, которая функционирует в общественном производстве как его особый вид и как связующее звено между

производителем и потребителем, а также как обслуживающая сфера, не соединенная непосредственно с производственным процессом. Тесное хозяйственное переплетение разных видов транспорта обеспечивало возможность бурного роста экономики края.

В единой транспортной сети СССР заметную роль играл речной транспорт, который в быстрые сроки, без существенных капитальных вложений перевозил грузы в новые, отдалённые районы и тем самым ускорял освоение новых месторождений природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока. В изобилующих же водными путями районах Сибири, особенно в Ханты-Мансийском национальном округе, услугами речного транспорта пользовались, так или иначе, почти все отрасли народного хозяйства [1, с. 4].

В 1963 г. вышло постановление Совета Министров СССР «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» которое определило стратегию формирования производственной инфраструктуры [2, с. 13].

Одной из ключевых проблем освоения Югры было отсутствие необходимой дорожной сети. Транспортное освоение края в этих условиях становилось задачей первостепенной важности. Традиционно в Западной Сибири были развиты два вида транспорта: водный и гужевой. Последний, не имея ни хорошей грузоподъёмности, ни высокой скорости доставки, уже перестал быть актуальным для своего времени.

Основой транспортных сообщений Западной Сибири являлись не заходящие далеко на север Транссибирская и Южно-Сибирская железнодорожные магистрали и реки Обь-Иртышского бассейна. Причём доля речного транспорта в перевозках Тюменской и Томской областей достигала 50 % [3, с. 9-15]. Деятельность речного транспорта определялась потребностями экономики, а также географическими и климатическими условиями. Площадь Обь-Иртышского бассейна огромна – 2 930 кв. км, в его состав входили 14 627 км эксплуатируемых внутренних водных путей, из которых протяжённость с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 6 192 км [4]. Обь и Иртыш имели 62 судоходных притока, однако на 40 из них судоходство было развито слабо.

Изучение ледового режима судоходных рек северной части Западной Сибири, в особенности в переходные периоды осеннего замерзания, весеннего вскрытия и очищения реки, важно с навигационной точки зрения. Сроки очищения реки ото льда определяют начало навигации. В бассейне Оби разнится климатический фактор в зависимости от близости к Северному Ледовитому океану. На территориях Средней Оби речная навигация продолжается в Сургуте в среднем 158 дня, в Урае – 109, в Нижневартовске – 181. В Ямало-Ненецком округе навигация короче: в Салехарде – 130 дней, в Надыме – 102 [5, с. 93]. Количество дней навигации в разные годы менялось [6, с. 2].

Обь-Иртышский бассейн был поделён на 24 участка реки [6, с. 1]. Из них на территории Ханты-Мансийского округа находились следующие: 1) Тобольск – устье р. Иртыш; 2) Устье р. Иртыш – Устрем; 3) Перегребное – Полноват; 4) Урай – Три Конды; 5) Три Конды – Болчары; 6) Болчары – устье р. Конда; 7) Белый яр - устье р. Казым; 8) Игрем – устье р. Северная Сосьва; 9) Соснино – устье р. Иртыш. Ежегодно на этих участках руководством пароходства фиксировалось вскрытие рек и появление льда. Данные сравнивались с прошлыми годами, и, исходя из этого, планировались сроки предстоящей навигации на том или ином участке.

Среднее течение Оби от устья Иртыша до Соснино отличалось в плане судоходных условий довольно высокими гарантированными глубинами, до 250 см, а в ряде мест до 300-365 см [2, с. 7-9]. Достаточная глубина рек создавала относительно более лёгкие условия для судоходства, чем, например, в наиболее грузонапряжённом участке реки Лена (150-190 см). Интересно, что в трудах С. А. Кучкина, министра речного флота РСФСР, очень мало упоминаний о капитальных работах по углублению дна в Западной Сибири, несмотря на то, что он этот район инспектировал [3, с. 22-33].

Речной транспорт Западной Сибири уже имел определённую инфраструктуру и парк судов, сформированный ещё в 1920-1930 гг. В послевоенный период мощности водного транспорта только возрастили.

По окончании Великой Отечественной войны перед страной встал вопрос о восстановлении экономической мощи, в том числе это касалось и речного транспорта Западной Сибири. В 1947 г. было принято постановление Совмина СССР «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», в котором была намечена программа модернизации флота [7, с. 25].

В преддверии 1950-х гг., преимущественно Северным морским путём, флот Западной Сибири пополнился такими типами судов, как буксиры, самоходные баржи, теплоходы, а также разными видами несамоходных судов. Во флот Нижне-Иртышского пароходства, в состав которого входили и участки на территории Ханты-Мансийского национального округа, вошло 336 единиц. Это позволило в 2 раза увеличить общую грузоподъёмность металлического флота и на 60 % – деревянного. Мощность самоходного флота выросла на 55 % [7, с. 27]. Особое внимание уделялось дизельным судам.

К началу 1950-х годов грузооборот Нижне-Иртышского пароходства составлял 1,65 млрд тонн, а объём перевозок 3,1 млн тонн. Всего же с 1913 г. по 1960 г. перевозки грузов по рекам СССР увеличились в 6 раз, а в Обь-Иртышском пароходстве – в 11,7 раз. К 1960 г. объём переработанного груза на пристанях и в портах Иртышского пароходства достиг 5,7 млн. тонн [7, с. 40]. Однако стоит отметить, что на Оби была одна из самых низких по стране производительность труда: 523 тыс. тонн на работника плавсостава [7, с. 30].

Одной из характерных черт для бассейна Оби и Иртыша того времени являлся рост средней дальности перевозок 1 тонны груза на километр. В 1940 г. этот показатель составил 360 км, в 1960 г. – 450 км [2, с. 11].

Несмотря на достигнутые результаты, техническая и материальная неготовность речного транспорта к возросшим объёмам грузов зачастую приводила к срыву государственных планов. Так, например, в 1965 г. речной транспорт не справился с поставленным планом по грузообороту [7, с. 20].

Основными грузами, благодаря которым увеличивался пробег речных судов и плотов, в 1960-е годы стали нефтепродукты и лес. Районы лесозаготовок расширялись путём смещения лесозаготовительных баз в более отдалённые северные районы, не обеспеченные дорожной сетью. Это требовало от речных предприятий увеличения технических мощностей и расширения дальности перевозок. Объёмы транспортировки каменного угля, хотя и превышали объём дореволюционного времени, после 1950-х гг. не росли как минимум до середины 1960-х гг. [2, с. 3-32].

В экономике ХМНО большое внимание предполагалось уделить деревообрабатывающей промышленности. В Обь-Иртышском бассейне началось строительство лесопромышленных комплексов, которые определили направление и объёмы грузопотоков лесных грузов на перспективу. Крупнейшим предприятием в округе по переработке древесины становится Нижне-Обский комплекс, который создавали в месте выхода железной дороги Ивдель-Обь у пос. Сергино в 15 км от с. Октябрьское. Согласно плану, на 1965 г. Нижне-Обской комплекс должен был перерабатывать 13 млн куб. м. древесины и около 3 млн куб. м. отходов [8, с. 36].

Именно лесные грузы, как правило, сплавляемые на плотах, имели наибольшую долю в объёме перевозок. В 1960 г. они составили в Тюменской области 32 % от общего числа перевозок, а в Томской области – 54 %. В 1960 г. в район Салехарда и Лабытнанги поступало 600 тыс. тонн лесных материалов, в Тюмень – более 100 тыс. тонн. Плоты формировались на таких маленьких пристанях, как Алёшкино, Паснокорт, Красноленинск, Елизарово, Салым и др. [2, с. 14].

Эти пристани являлись основными погрузочно-разгрузочными пунктами на Тюменском севере и на тот момент относительно удовлетворяли транспортные потребности региона, хотя местная техника уже тогда требовала повсеместной модернизации.

Недостаток транспортных мощностей в регионе заставил Министерство речного флота РСФСР совместно с министерствами газовой и нефтеперерабатывающей промышленности в декабре 1965 г. выделить средства на строительство дополнительных причалов и приобретение оборудования. «Главтюменьнефтегазстрой» и речное пароходство должны были выполнить распоряжение по освещению мест выгрузки, строительству складских помещений и подъездных путей [9, с. 60]. Реализация этих планов Иртышским речным пароходством позволила заложить в Югре ряд предприятий, впоследствии переросших в речные порты, способные перерабатывать тонны грузов ежедневно.

На основании приказа Министерства речного флота РСФСР от 28 марта 1960 г. Самаровская пристань была переименована в Ханты-Мансийский эксплуатационный участок Иртышского речного пароходства. Это вывело её на новый уровень как объёмов по приёму перевозимых грузов, так и финансирования. В 1965 г. открывается Ханты-Мансийское районное управление Иртышского речного пароходства [10, с. 26-79].

В связи с резким увеличением объёмов грузов приказом Министра речного флота РСФСР № 163 от 17 ноября 1964 г. на базе уже существующей пристани в Сургуте с 1 января 1965 г. создается Сургутский речной порт с приписными пристанями: Нефтеюганск, Нижневартовск и Мегион [11, с. 99-103]. В течение последующих 4-х лет, в связи с открытием Самотлорского и Усть-Балыкского месторождений, первые две пристани были выделены в отдельные самостоятельные предприятия (Мегионская пристань отошла Нижневартовску).

Нефтеналивные баржи к середине 1960-х гг. уже появились в составе судов пароходства, но нефтяные грузы пока не занимали серьёзной доли в грузообороте, составляя лишь 4,6 % от общего объема [2, с. 13].

Часть грузооборота брали на себя только что построенные нефтепроводы Шаим-Тюмень (декабрь 1965 г.) и Усть-Балык – Омск (1967 г.) Тем не менее нефтеналивные суда продолжали действовать даже в 1980-х годах.

Таким образом, к началу нефтегазового освоения речной транспорт Иртышского речного пароходства мог выполнять лишь задачи местного характера. Неспособность переработать возрастающие потоки грузов могла быть компенсирована за счёт других видов транспорта, но и они в то время были развиты слабо. Освоение края было невозможно без комплексных усилий транспортников всех отраслей. Авиация могла решить ряд насущных вопросов по доставке грузов в удалённые районы. Первый самолет прилетел в Сургут ещё в феврале 1931 г. Это был небольшой аэроплан, не предназначенный для пассажирских перевозок. Через 5 лет начали осуществляться стабильные перелёты. С зимы 1955 г. в аэропорту стали базироваться два самолёта По-2, с помощью которых осуществлялись гравиметрические съёмки, необходимые для разведки нефти. Кроме того, они доставляли с озёр свежую рыбу для местного рыбоконсервного комбината. В Самарово в 1940 г. также был открыт аэропорт, который представлял в то время подготовленную площадку на левом берегу Иртыша, способную принимать в зимний сезон самолеты типа По-2, Ан-2, Ли-2, вертолеты Ми-1, Ми-4, а в летний период – гидросамолеты, производившие посадку на акваторию реки Иртыш.

Однако этих аэродромов было недостаточно. В течение 1960-х гг. были открыты новые аэропорты в крупных населённых пунктах Тюменской области. В целях более скоординированного управления в феврале 1967 г. было сформировано общее ведомство – Тюменское управление гражданской авиации. Именно оно занималось перевозками грузов на территории Ханты-Мансийского национального округа. Это управление включало в

себя на 1969 г. Тюменский, Салехардский, Сургутский, Березовский, Ханты-Мансийский объединенные авиаотряды, Тобольскую отдельную авиационную эскадрилью, аэропорт Тазовский. К 1987 г. добавились следующие предприятия: 2-й Тюменский, Урайский, Мыс-Каменский, Надымский, Нефтеюганский, Нижневартовский, Ново-Уренгойский, Ноябрьский, Тазовский, Тарко-Салинский, Тобольский и Ханты-Мансийский объединённые авиаотряды [12, с. 83]. Тем не менее авиатранспорт обладал рядом недостатков, таких как малая разовая (по сравнению с другими видами транспорта) грузоподъемность и дороговизна. Аэропорты всё также требовалось оснащать и переоснащать современной техникой и авиасудами [13, с. 248-249]. Кроме того, зачастую от аэродромов до точек строительства также не было подъездных путей. Всё перечисленное не способствовало тому, чтобы авиация стала ключевым видом транспорта в регионе.

Автомобильные дороги в Тюменской области присутствовали только на юге, а их строительство на севере требовало огромных материальных затрат. Если в районах Поволжья 1 км дороги с твёрдым покрытием стоил 70-100 тыс. руб., то в Среднем Приобье – 400-700 тыс. руб., а в северных районах – 1 млн руб. Гораздо более распространенной практикой была прокладка зимников – временных дорог, действующих, пока болота скованы морозом. Однако, как отмечал С.Т. Будьков, экономический эффект от них был не сравним с речным транспортом [5, с. 87-99].

Один из основоположников нефтегазового комплекса Западной Сибири Фарман Курбан-оглы Салманов уже в 1961 г. заявил, что «назревает необходимость строительства железной дороги» [см.: 9, с. 63]. Среди преимуществ железнодорожного транспорта были надёжность, высокая скорость перемещения грузов и грузоподъемность, и главное – возможность функционировать в любое время года. У строителей уже был опыт прокладки железной дороги в условиях крайне низких температур и заболоченной местности. Строительство первоначально лесовозной трассы Ивдель-Обь, проходившее с 1960 г. по 1967 г., далось с огромными усилиями. Но эта дорога с пристанью Сергино (сегодня пос. Приобье) открывала доступ на Нижнюю Обь и в более поздний период стала одной из стратегических точек освоения Западной Сибири. Достаточно сказать, что, несмотря на подчинение этой пристани Ханты-Мансийскому речному порту, в документах 1984 г. она выделена в отдельную графу, наравне с другими крупными портами Обь-Иртышского пароходства.

Борис Евдокимович Щербина, работавший в то время первым секретарем Тюменского обкома партии, писал о значении новой магистрали: «...Построенная железная дорога имеет большое народнохозяйственное значение. Она позволила вовлечь в эксплуатацию огромные лесные массивы, громадные месторождения тюменской нефти и газа... Она дала Ханты-Мансийскому национальному округу прямую железнодорожную связь с центральными районами страны, что имеет большое значение для развития экономики и культуры округа» [14, с. 186-196].

В 1962 г. начали искать лучший маршрут для железной дороги Тюмень-Сургут. Генеральным проектировщиком линии назначили новосибирский «Сибгипротранс». В 1966 г. началось её строительство, затянувшееся на 12 лет. Самая большая трудность заключалась в том, что всё приходилось создавать с нуля. Кроме того, опираться в строительстве железной дороги можно было лишь на три промышленные базы, разбросанные на большом расстоянии: Тюмень, Тобольск и Сургут. Лишь в 1978 г. железнодорожная магистраль вошла в эксплуатацию. Впоследствии она была доведена из Сургута до Нижневартовска на восток и Ноябрьска на север. Железнодорожный транспорт был дешевле, чем водный в плане эксплуатационных расходов на 1 тонну груза, стоимости подвижного состава и затрат по усилению, но единовременные затраты на строительство были колоссальны. Они составили 686 млн руб. в 1970-1975 гг. и 176 млн руб. в 1976-1980 гг. [15, с. 201].

Таким образом, к концу 1960-х гг. доставки грузов по ХМНО осуществлялись по транспортной сети, основу которой составляли пристани на основных магистральных реках Обь и Иртыш с притоками и система трубопроводов, снизившая нагрузку на речной транспорт в перевозках нефти. Наличие разветвленного водного пути, особенно на севере региона, обеспечивало доступ к районам добычи нефти и газа строящимся предприятиям. В западной части округа существенную хозяйственную помощь оказывала железная дорога Ивдель-Обь.

Однако большую часть грузооборота ложилась на речной транспорт, и, несмотря на уже разведанные водные пути и наличие определённой материальной базы, потребности в перевозках грузов возросли настолько, что имеющиеся мощности речного флота не смогли бы их осилить. На предприятиях не хватало судов и квалифицированных кадров. К 1965 г. перевозки грузов по рекам Западной Сибири на 91 % состояли из лесных, минерально-строительных (песчано-гравийные смеси, глина, песок) и хлебных грузов при показателе 79 % по СССР. Если это сопоставить с тем, что транспортировка на плотах, практиковавшаяся в Иртышском речном пароходстве, была дороже, чем на судах, то нехватка транспортных единиц в пароходстве становится ещё более очевидной [2, с. 12].

Но, несмотря на это, более экономичный речной транспорт мог относительно быстро удовлетворить потребности региона в промышленных перевозках. Для других видов транспорта необходимы были серьезные капиталовложения, отдача от которых могла быть получена спустя годы. В связи с этим именно на речной транспорт первоначально была сделана ставка при освоении нефтегазовых месторождений.

Литература

1. Целыковский П. Ф. Хозяйственный расчёт на речном транспорте. М. : Транспорт, 1983. 125 с.
2. Колесов Л. И. Речной транспорт Обь-Иртышского бассейна и перспективы его развития // Транспортное использование рек Обь-Иртышского бассейна. Новосибирск: АН СССР, Сибирское отделение, Сиб. науч.-исслед. ин-т энергетики, 1965. С. 5-27.
3. Кучкин С. А. Речной транспорт в развитии Сибири и Дальнего Востока. М.: Знание, 1969. 48 с.
4. Обь-Иртышский бассейн: Водный путь Западной Сибири // Морские вести России. Аналитика. URL: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=27092>. (дата обращения: 17.04.2019).
5. Будьков С. Т. Тюменский меридиан: ресурсы, проблемы, перспективы. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1982. 144 с.
6. Доклад о выполнении плана эксплуатационной работы за 1984 год // Архив музея «Царская пристань», г. Тюмень.
7. Шимко А. М. Речной транспорт Западной Сибири в 1946-1960 гг. (тенденции социально-экономического развития). Новосибирск, 2002. 184 с.
8. Базанков В. А. Перспективы развития Верхне-Иртышского пароходства // Транспортное использование рек Обь-Иртышского бассейна. Новосибирск: АН СССР, Сибирское отделение, Сиб. науч.-исслед. ин-т энергетики, 1965. С. 33-39.
9. Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Книга посвящена 410-летию города. Сургут : Диорит, 2005. 256 с.
10. Животкович Н. И. Река и люди. Омск : Западно-Сибирское книжное издательство, Омское отделение, 1973. 192 с.
11. Проскуряков Б. В. Кадровое обеспечение Сургутского речного порта в 1965-1975 гг. // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 433. С. 99-103.
12. Исмагилов А. А. Создание тюменского управления гражданской авиации // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 405. С. 82-85.

13. Куриков В. М. Окно в Югру: атлас-путеводитель 1930-2005 гг. Ханты-Мансийск, 2005. 447 с.
14. Крюков А. М. Пути и тревоги: Записки воен. железнодорожника. Петрозаводск, 1982. 288 с.
15. Авимская М. А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.): дис. ... канд. ист. наук. Сургут, 2006. 236 с.