

КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУРГУТСКОГО РЕЧНОГО ПОРТА В 1965–1975 гг.

Исследуются количественные и качественные изменения кадрового состава Сургутского речного порта в первые 10 лет деятельности предприятия. Анализируя укомплектованность штата, уровень подготовки персонала, условия жизни рабочих, автор выявляет основные проблемы кадрового обеспечения и способы их разрешения. Им вводятся в научный оборот ранее неисследованные источники по деятельности Сургутского речного порта, такие как «Эксплуатационные отчеты за навигацию 1965–1975 гг.».

Ключевые слова: речной транспорт; речной порт; кадровый состав; эксплуатационный отчет; жилищное строительство; движение кадров; квалификация кадров.

Середина 1960-х гг. – время открытия на территории Тюменского Севера богатейших природных запасов нефти и газа и начало их активного промышленного освоения. В соответствии с постановлениями Совета министров СССР от 19 мая 1962 г. «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири» и от 4 декабря 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» [1. С. 68–71, 87–90] началось развитие инфраструктуры края, строительство широкого спектра промышленно-хозяйственных и жилищных объектов в районах проведения геологоразведочных работ [2. С. 57].

Ключевую роль в этом процессе играл речной транспорт: обилие судоходных рек и неразвитое состояние других видов транспорта делало его безальтернативным средством перевозки грузов в Западной Сибири. Значительный рост объемов перевозок речным транспортом привел к активному освоению и развитию водных путей, обновлению флота и кадрового состава, строительству и модернизации пристаней и речных портов, увеличению их пропускной способности.

Одним из наглядных результатов промышленного освоения Севера можно считать Сургутский речной порт, созданный по приказу МРФ РСФСР № 163 от 17 ноября 1964 г. на базе пристани «Сургут» 1 января 1965 г. По воспоминаниям П.А. Мунарева, Сургутский речной порт к моменту своего основания «портом» являлся лишь на бумаге, представляя собой «пристань с единственной палубной баржей у берега, осуществлявшей роль пассажирского причала, а для выгрузки грузов использовалась естественная линия берега» [3. С. 85]. Сургутский речной порт ещё не мог в полной мере справиться с постоянно увеличивавшимся объемом грузов [4. С. 59], однако придание ему официального статуса «порта» повлекло за собой не только повышенную нагрузку и ответственность, но и его комплексную модернизацию, предполагающую увеличение технических мощностей и строительство жилой и хозяйственной инфраструктуры [5. Л. 73]. Благодаря этому уже к началу 1970-х гг. Сургутский речной порт по праву стал самым крупным в Среднем Приобье и имел исключительно важное значение для доставки грузов предприятиям нефтегазовой промышленности [6. С. 284]. Например, если в 1966 г. в Сургутский речной

порт прибыло грузов на 230 тыс. т, то в 1970 г. – 1 015 тыс. т, то есть в 4,9 раза больше [7. Л. 24].

Однако до того времени коллективу Сургутского речного порта пришлось преодолеть первые десять лет напряженной работы. Поскольку основой любого предприятия является не только материально-техническое, но прежде всего кадровое обеспечение, что было особо подчеркнуто на XXIII съезде КПСС [8. Л. 35], именно вопрос развития и соответствующей подготовки квалифицированных работников оказывал серьезное влияние на повышение эффективности работы Сургутского речного порта в условиях освоения Севера. В этой связи необходимо выявить основные изменения кадрового состава предприятия и влияющие на этот процесс факторы. Одним из основных источников для проведения исследования стали ежегодные эксплуатационные отчеты за навигационные периоды, хранящиеся ныне в архивном отделе ООО «Сургутский речной порт», практически не вводимые ранее в научный оборот.

Стоит сразу отметить, что использование годовых эксплуатационных отчетов осложнено периодически изменяющимися формы отчетности, происходившими за время деятельности предприятия. В документах менялся ряд показателей. Так, если из годовых отчетов о работе с кадрами с 1965 до 1968 г. можно было получить сведения о штате сотрудников речного порта, то с 1969 по 1975 г. такой показатель больше не встречается, и его можно косвенно выявить лишь за 1973 г. (табл. 1).

Заявленный штат предприятия отражает потребность в числе сотрудников, необходимых для достижения максимальной эффективности в работе. По данным, представленным в табл. 1, самый низкий показатель укомплектованности Сургутского речного порта кадрами приходится на 1965 г. – 62,83% от требуемого количества [9. Л. 9–12]. Причины дефицита кадров заключались в том, что 1965 г. – время самой первой навигации Сургутского речного порта в своем новом качестве. В последующие годы уровень укомплектованности штата достиг приемлемого уровня и варьировался от 86,88 до 94,44%. Одной из главных причин этого можно считать высокую текучесть кадров, причины которой будут рассмотрены далее.

Несмотря на периодические колебания в кадровом составе речников, на протяжении изучаемого периода наблюдается его неуклонный рост, особенно с 1970 г., когда происходит комплексная модернизация речного

порта и улучшение жилищных и социальных условий его работников.

Эффективность работы сотрудников определяется не только их требуемым количеством, но и их уровнем квалификации. К сожалению, до 1970 г. отсутствуют сведения о повышении уровня квалификации среди персонала, но при этом число заново обученных работников ежегодно росло, что подтверждают

данные табл. 2. Достигалось это путем проведения регулярных курсовых мероприятий и семинаров силами самого речного порта. Однако данный подход, хотя и позволял заполнить кадровую нишу работников массовых профессий, проблему с недостатком квалифицированных кадров решить все же не мог. По этой причине уже с 1967 г. некоторых служащих порта начинают отправлять на курсы ДОСААФ [10. Л. 59].

Таблица 1

Динамика численности работников Сургутского речного порта (1965–1975 гг.)¹

Год	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Штат	269	303	320	296,5	н/д	н/д	н/д	н/д	723	н/д	н/д
По факту	169	280	278	280	267	313	373	491	618	н/д	735
Укомплектованность (%)	62.83	92.41	86.88	94.44	н/д	н/д	н/д	н/д	85.48	н/д	н/д

Таблица 2

Рост профессионального уровня речников Сургутского речного порта (1965–1975 гг.)

Год	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Заново обученные	35	48	75	62	н/д	52	62	68	80	87	80
Повысившие квалификацию	–	–	–	–	н/д	40	12	3	222	н/д	105

Приказы МРФ РСФСР № 21 от 19 февраля 1973 г. и приказ № 143 от 13 сентября 1973 г., а также модернизация Сургутского порта в начале 1970-х задали более серьезные стандарты качества для работников речного флота. По этой причине с 1970 г. работа по подготовке кадров значительно улучшается и приводит не только к увеличению количества подготовленных заново рабочих, но и повысивших свою квалификацию. Особенно примечателен в этом отношении 1973 г.: число повысивших квалификацию сотрудников более чем в четыре раза превышало число соответствующих сотрудников за предыдущие три года. В 1970-е гг., хотя и продолжается обучение персонала силами порта, все чаще принимаются решения по обучению служащих за его пределами в специальных

учреждениях, таких как учкомбинат Главтюменнефтегазстроя, Омское речное училище, Тобольское СРЗ, Сургутское ДОСААФ и др. [11. Л. 116].

О повышенной потребности речного порта в высококвалифицированных кадрах свидетельствуют и данные табл. 3: число служащих, имеющих высшее образование, ежегодно увеличивалось, превысив в 1972 г. более чем в пять раз показатели 1966 г.

Таким образом, можно отметить, что за рассматриваемый период рост образовательного и технического уровня работников сургутского речного порта отвечал требованиям совершенствования его материально-технического обеспечения, что являлось надежной основой повышения производительности труда и эффективности работы сургутских речников [12. Л. 127].

Таблица 3

Уровень образования кадрового состава Сургутского речного порта (1965–1975 гг.)

Год	н/д	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Высшее	н/д	8	16	17	н/д	23	37	46
Среднее	н/д	35	6	20	н/д	21	28	37

Подготовка кадров являлась важным, но далеко не единственным условием формирования стабильности трудовых коллективов. Во многих отношениях она характеризовалась большой подвижностью персонала. Движение кадров определялось рядом причин: выбывание по старости, болезни или смерти, прихода на работу нового поколения рабочих и служащих и др. На движение кадров оказывали влияние такие факторы, как перевод в связи с производственной необходимостью трудящихся с одного предприятия на другое, направление на учебу, призыв в вооруженные силы и некоторые другие. Но самое большое влияние на сменяемость кадров среди них оказывала так называемая текучесть которая была связана либо с уходом работников по собственному желанию, либо с увольнением за нарушение трудовой дисциплины. Текучесть кадров обычно определяется как «процентное соотношение численности уволенных по собственному желанию или

за нарушение трудовой дисциплины за определенный период времени к среднесписочной численности персонала за этот же период» [13. С. 13].

Преодоление или хотя бы замедление темпов текучести кадров являлись объектом усилий со стороны руководства и рядовых работников трудовых коллективов. Текучесть кадров связывалась с большими затратами как прямого, так и косвенного характера, направленными на преодоление спада производства из-за нехватки рабочих и служащих: это и расходы на подготовку новых кадров, слабая производительность труда вновь пришедших, но не имеющих навыков работы на речном транспорте работников и др. [14. С. 81].

Относительно Сургутского речного порта можно сказать, что на протяжении изучаемого периода его неизменной чертой как раз и являлась высокая текучесть кадров, наглядно представленная в табл. 4.

Движение кадров в Сургутском речном порту за 1965–1972 гг.

Год	1965	1966	1967	1968	1970	1971	1972
Прибыло (всего)	182	260	181	84	189	278	441
Выбыло (всего)	110	172	135	117	136	218	238
Прирост персонала	72	80	46	-33	53	60	203
Выбыло (по категориям)							
По личным причинам	76	110	106	43	79	50	14
За нарушение дисциплины	12	8	7	2	8	16	25
Из-за сезонной работы	н/д	н/д	27	63	20	116	159
В армию	12	7	3	5	–	10	7
На пенсию	–	3	2	4	1	2	2
На учебу	1	1	2	н/д	н/д	н/д	н/д
Др. причины	9	43	15	63	27	24	31

Данные таблицы свидетельствуют о том, что с 1965 по 1972 г. число уволенных составляло 2/3 от числа вновь принятых сотрудников, а в 1968 г. даже превышало цифры их приема. Большая текучесть кадров отрицательно сказывалась на работе порта, поскольку на смену обученным квалифицированным кадрам приходили новые люди, которых вновь требовалось обучать [15. Л. 96].

Важной составной частью исследуемой проблемы является выявление причин высокой текучести кадров. Анализ данных табл. 4 показывает, что больше всего сотрудников уходило либо по личным причинам, либо по причине сезонности работы. Сезонность работы была характерна не только для речных портов, но и в целом для речного флота. В навигационные сроки в связи с ростом объема работ традиционно привлекался значительный контингент сотрудников, не имеющих особой квалификации: грузчиков, матросов, помощников кочегаров и т.д. С окончанием же

навигации сезонные рабочие увольнялись [14. Л. 48]. Таким образом, наличие сезонных рабочих на речных предприятиях можно считать нормой. Заметное увеличение числа сезонных рабочих в 1971–1972 гг. может говорить также об увеличении объемов работы порта, для покрытия которых, например, в 1972 г. потребовалось на 69,18% больше сезонных рабочих, чем за 1967, 1968, 1970 гг. вместе взятые.

Более серьезные причины текучести кадров характеризует графа ухода по личным причинам, поскольку к ней относится, прежде всего, неудовлетворенность рабочих условиями труда, отсутствием жилья, низкой заработной платой и многими другими факторами, позволяющими оценить эффективность работы Сургутского речного порта с точки зрения его сотрудников. Процентное соотношение уволенных по личным причинам из общего числа уволенных за каждый год рассматриваемого периода представлено в табл. 5.

Таблица 5

Соотношение вышедших рабочих по личным причинам по сравнению с общим количеством работников Сургутского речного порта (1965–1972 гг.)

Год	1965	1966	1967	1968	1970	1971	1972
Выбыло по личным причинам	69,09%	63,95%	78,52%	36,75%	58,09	22,94%	5,88%

Из таблицы следует, что за первые годы деятельности Сургутского речного порта удельный вес работников, ушедших с предприятия по личным причинам, был очень высок, что явно говорит о недовольстве рабочих предлагаемыми руководством порта условиями. Ситуация начала меняться с 1968 г., а особенно – с 1971–1972 гг., когда процент уволившихся по личным причинам резко пошел на спад, достигнув 5,88%. Это свидетельствует о том, что руководство речного порта всерьез взялось за улучшение для рабочих условий жизни и труда.

Для выяснения того, какой фактор среди личных причин увольнения речников был решающим, следует обратиться к эксплуатационным отчетам за 1965, 1967, 1968, 1975 гг. Главной причиной высокой текучести кадров в них признавалась нерешенность жилищного вопроса, включающего в себя низкие темпы строительства жилья, недостаток жилой площади для размещения работников предприятия, неблагоустроенность территории поселка речников и др. Например, в 1968 г. не было обеспечено квартирами около 47 семей. Даже в 1975 г. было обеспечено жильем

всего лишь 65 человек, в то время как не имело постоянной жилплощади 195. Неудовлетворительные жилищно-бытовые условия сказывались не только на текучести кадров, но и на качестве работы речников, нередко приводящей к аварийным ситуациям [8. Л. 23].

На протяжении рассматриваемого периода вопрос жилищного строительства и благоустройства ежегодно ставился руководством порта на повестку дня. Тем не менее в отчетах за 1965–1968 гг. отмечалось, что темпы строительства и ввода в эксплуатацию жилья находятся на низком уровне, территория слабо благоустроена, не хватает продовольственных магазинов и товаров [10. Л. 61]. Строительство жилфонда ежегодно срывалось: например, за 1968 г. вместо введения 888 кв. м. жилья было введено в эксплуатацию только 568 кв. м. [16. Л. 86]

В 1970 г. началось активное строительство порта и производственных мощностей, была решена проблема с нехваткой магазинов и товаров первой необходимости. Хотя за этот год план ввода жилья был реализован на 100%, темпы жилищно-бытового строитель-

ства все равно были довольно низкими, в связи с чем большая часть работников оставалась без квартир [7. Л. 71]. С этого года также активизировалось благоустройство поселка речников, в частности, были построены теплотрасса, тротуар, общежитие на 83 мест, детский сад [Там же. Л. 58].

В период с 1971 по 1975 г. из отчетов пропадают упоминания о нехватке жилищного фонда, что говорит о том, что острота данной проблемы заметно смягчилась. Были значительно увеличены темпы строительства и благоустройства микрорайонов речников по улицам Озерной и Сосновой [15. Л. 108]. В дополнение к 8-квартирным и 12-квартирным домам начинаются строиться 66- и 100-квартирные жилые дома [17. Л. 130]. В 1972 г. было завершено благоустройство поселка речников по улице Сосновой, а в 1973 – поселка речников по улице Озерной [11. Л. 84]. К этому времени было обустроено уличное освещение, проведено лесонасаждение, введены в эксплуатацию котельная, водопровод, теплотрасса и многие другие объекты. Таким образом, в исследуемый период проблема текучести кадров в целом не была полностью разрешена в виду большого числа сезонных рабочих. Вместе с тем число увольнений по личным причинам к концу изучаемого периода значительно сократилось, причиной чему было решение вопроса нехватки жилищного фонда.

Подводя итоги изучения кадрового состава Сургутского речного порта, следует отметить, что в

первые годы своей деятельности он испытывал заметный дефицит кадров как массовых профессий, так и высококвалифицированных. Главной причиной этого являлась очевидная нехватка жилья и отсутствие приемлемых бытовых условий. Активное решение этих проблем началось в ходе комплексной модернизации речного порта в 1970-х гг. В это время увеличиваются темпы жилищного строительства, развития инфраструктуры и благоустройства речного поселка, благодаря чему уже к 1972 г. число уволившихся сотрудников по личным причинам упало до 5,88%, а проблема нехватки жилья потеряла свою былую остроту и перестала упоминаться в эксплуатационных отчетах. За исследуемый период не только возросло число работников предприятия, но и значительно повысились их квалификация и уровень образования. Все это говорит о том, что большинство выявленных кадровых проблем к концу исследуемого периода если не исчезло окончательно, то во многом утратило прежнюю актуальность. А поскольку именно от качества кадрового состава зависит эффективность деятельности любого предприятия, Сургутский речной порт сумел за первые самые трудные десять лет своего функционирования не только обеспечить своим работникам достойные условия жизни и труда, но и заложил прочную основу своего будущего экономического успеха, став в 1970-х гг. самым крупным во всем Среднем Приобье.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Все таблицы составлены по данным эксплуатационных отчетов Сургутского речного порта за навигацию 1965–1975 гг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М. : Политиздат, 1968. Т. 5.
2. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс : история становления. В 2 ч. Тюмень : ТюмГНГУ, 2005. Ч. 1.
3. Мунарев П.А. Так было, так начиналось (записки председателя). Изд. 2-е. Сургут : Сургутская типография, 2008.
4. Прищепа А.И. История Сургута. XX век. Вторая половина. Сургут : Диорит, 2005.
5. Сургутский городской архив. Ф. 217. Оп. 19. Д. 10. Л. 73.
6. Курдин В.А., Саратов В.Ф. Речной транспорт в 1946–1985 годах. М. : Транспорт, 1987.
7. Эксплуатационный отчет за навигацию 1970 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
8. Эксплуатационный отчет за навигацию 1966 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
9. Эксплуатационный отчет за навигацию 1965 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
10. Эксплуатационный отчет за навигацию 1967 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
11. Эксплуатационный отчет за навигацию 1973 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
12. Эксплуатационный отчет за навигацию 1975 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
13. Антосенков Е.Т., Мищенко В.Т. Текучесть кадров в промышленности и пути ее сокращения. Барнаул : Алтайское книжное изд-во, 1971.
14. Шимко А.М. Речной транспорт Западной Сибири в 1946–1960 гг. (тенденции социально-экономического развития). Новосибирск : НГАВТ, 2002.
15. Эксплуатационный отчет за навигацию 1971 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
16. Эксплуатационный отчет за навигацию 1968 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».
17. Эксплуатационный отчет за навигацию 1972 года // Архивный отдел ООО «Сургутский речной порт».

Статья представлена научной редакцией «История» 14 марта 2018 г.

STAFF COMPOSITION OF THE SURGUT RIVER PORT IN 1965–1975

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2018, 433, 99–103.

DOI: 10.17223/15617793/433/13

Bogdan V. Proskuryakov, Surgut State University (Surgut, Russian Federation). E-mail: talos397@mail.ru

Keywords: river transport; river port; staff composition; operational report; housing construction; staff movement; staff qualifications.

The article examines the quantitative and qualitative changes in the staff composition of the Surgut River Port for the first 10 years of the enterprise's work: from the time of its foundation on January 1, 1965, to the phase of its comprehensive modernization in the early 1970s, which led not only to an increase in technical capacity, but also to the construction of the residential and economic infrastructure. The mid-1960s was the time of discovery of the richest resources of oil and gas on the

territory of the Tyumen North and their active industrial development. A key role in this process was played by river transport because of the abundance of navigable rivers and the undeveloped state of other modes of transport. A significant increase in the volume of transportation by river transport led to the active development of waterways, the renewal of the fleet and personnel, the construction and modernization of quays and river ports, and the increase in their carrying capacity. The author has introduced into the scientific use previously unexplored sources on the activities of the Surgut River Port (operational reports for the navigation of 1965–1975). The analysis of the staff composition, staff training level, working conditions and life of the workers on the basis of the documents made it possible to identify the main problems of the staff composition of the Surgut River Port and ways to resolve them. In the first years of its activities, the port did not have a sufficiently powerful financial, personnel and industrial base. It experienced a noticeable shortage of personnel, both in mass professions and in highly skilled ones. This was due, above all, to the high turnover of the staff: workers, qualified but dissatisfied with living and working conditions, quitted their jobs and were replaced by inexperienced newcomers, who again had to be trained, which was a waste of money and time. In addition, most of the staff were not provided with housing, as housing construction went at an extremely slow pace. An active solution to these problems began during the comprehensive modernization of the river port in the 1970s. Houses were built, the infrastructure was developed, the river village was improved, due to which by 1972 the problem of housing shortage lost its former acuteness. Improvement of the material and technical base of the port increased the required level of competence of the workers, which generally had a positive effect on the efficiency of the enterprise. All this indicates that most of the identified personnel problems by the end of the research period lost their former relevance. Thus, the Surgut River Port managed not only to provide its employees with decent living and working conditions during the first ten years of hard work, but also laid a solid foundation for its future economic success, becoming the largest enterprise in the entire Middle Ob area in the 1970s.

REFERENCES

1. Chernenko, K.U. & Smirtyukov, M.S. (eds) (1968) *Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam* [Decisions of the party and the government on economic issues]. Vol. 5. Moscow: Politizdat.
2. Koleva, G.Yu. (2005) *Zapadno-Sibirskiy neftegazovyy kompleks: istoriya stanovleniya. V 2 ch.* [West-Siberian oil and gas complex: the history of formation. In 2 parts]. Pt. 1. Tyumen': Tyumen State Oil and Gas University.
3. Munarev, P.A. (2008) *Tak bylo, tak nachinalos' (zapiski predsedatelya)* [It was so, it began like this (notes of the chairman)]. 2nd ed. Surgut: Surgutskaya tipografiya.
4. Prishchepa, A.I. (2005) *Istoriya Surguta. XX vek. Vtoraya polovina* [History of Surgut. The twentieth century. Second half]. Surgut: Diorit.
5. Surgut City Archive. Fund 217. List 19. File 10. P. 73. (In Russian).
6. Kurdin, V.A. & Saratov, V.F. (1987) *Rechnoy transport v 1946–1985 godakh* [River transport in 1946–1985]. Moscow: Transport.
7. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1970 goda* [Operating report for navigation in 1970].
8. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1966 goda* [Operating report for navigation in 1966].
9. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1965 goda* [Operating report for navigation in 1965].
10. Archive Department of Surgut River Port, LLC. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1967 goda* [Operating report for navigation in 1967].
11. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1973 goda* [Operating report for navigation in 1973].
12. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1975 goda* [Operating report for navigation in 1975].
13. Antosenkov, E.T. & Mishchenko, V.T. (1971) *Tekuchest' kadrov v promyshlennosti i puti ee sokrashcheniya* [The turnover of workers in industry and ways to reduce it]. Barnaul: Altayskoe knizhnoe izd-vo.
14. Shimko, A.M. (2002) *Rechnoy transport Zapadnoy Sibiri v 1946–1960 gg. (tendentsii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya)* [River transport of Western Siberia in 1946–1960 (trends of socio-economic development)]. Novosibirsk: NGAVT.
15. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1971 goda* [Operating report for navigation in 1971].
16. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1968 goda* [Operating report for navigation in 1968].
17. Archive Department of Surgut River Port, LLC. *Ekspluatatsionnyy otchet za navigatsiyu 1972 goda* [Operating report for navigation in 1972].

Received: 14 March 2018