

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра «История и философия»

(наименование кафедры)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему: «Развитие речного порта города Ставрополь – Тольятти (1951-1991гг.)»

Студент

А.Р. Атаулова

(И. О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к. и. н., доцент,
профессор кафедры «История и философия»

Т.И. Адаевская

(учебная степень, звание, И. О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

к бакалаврской работе на тему: «Развитие речного порта города Ставрополь - Тольятти (1951-1991гг.)».

Работа состоит из введения, двух глав, разделённых на параграфы, заключения, списка источников и литературы. Работа содержит: 65 страниц машинописного текста, использованных источников - 39.

Ключевые слова: речной порт, пристань, пристань Ставрополь, Ставрополь-Тольятти, порт Тольятти, порт Ставрополь.

Объект исследования - функционирование речных портов в индустриальных центрах СССР.

Предмет исследования - предпосылки создания, открытие и развитие речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 г.г.

Цель: изучение и выявление условий, способствующих развитию речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 гг.

Значимость: значимость бакалаврской работы состоит в том, что она может послужить вспомогательным материалом при изучении вопросов, связанных развитием речного порта.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Развитие речных портов СССР 1951-1991 г.г.	8
1.1. Нормативно-правовая база формирования речных портов СССР.....	8
1.2. Функционирование речных портов в СССР в 1951-1991 гг.....	14
Глава 2. Особенности становления речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 гг.	27
2.1. Становление пристани – речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1970 гг.....	27
2.2. Основные направления деятельности речного порта в 1970-1991 гг...	40
Заключение	56
Список используемых источников.....	60
Приложение А	
Количество судов смешанного река-море плавания, а также речные суда и суда для работы в устьях Сибирских рек	64
Приложение Б	
Грузооборот пристани-порта Ставрополь	65

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что внутренние водные перевозки, являясь важной составляющей транспортной системы России, оказывают большое влияние на экономическую систему отдельных регионов Российской Федерации, зачастую являясь единственной связью с центральными регионами страны.

Доставка грузов по воде – это самый древний, а в прошлом и вовсе единственный метод транспортировки грузов разного рода, по которым данный вид услуг и сегодня не утратил актуальности.

Речные перевозки имеют ряд преимуществ и недостатков.

Преимущества такого вида транспорта, следующие:

- Нет необходимости строить инфраструктуру по всей протяжённости реки, вода сама является дорогой, по которой плывёт корабль.

- Объём грузов, перевозимый по рекам, сопоставим с объемами, транспортируемыми по искусственным сооружениям.

- Расходы на перевозку грузов по воде дешевле, чем другими существующими способами.

- Все реки, так или иначе, текут по направлению к морю и океану, тем самым образуя непрерывную сеть водного сообщения.

К недостаткам можно отнести следующее:

- Течение рек непрямолинейно, проходит согласно рельефу местности, поэтому длина пути значительно увеличивается.

- Существуют ограничения по глубине на всём протяжении рек. Поэтому использование крупнотоннажных судов возможно только в глубоких местах, в устьях рек, впадающих в моря.

- Географическое положение и климатические условия ограничивают период навигации. Так как зимой реки покрываются льдом и судоходство невозможно.

Инфраструктура речных портов, имеет комплекс причалов, на которых портовыми кранами осуществляется погрузка и выгрузка товаров для их дальнейшего транспортирования до места назначения. Существуют строгие правила навигации, выполнение которых контролируется водной милицией, то есть для капитанов кораблей создан свод правил поведения и регулирования судоходства на реках.

Речные порты сейчас в большинстве регионов потеряли то существенное значение, какое имели ранее. Построенные автомобильные дороги, проложенные железнодорожные пути и развитая авиация забрали на себя большую часть товарного потока. Но речные порты всегда могут дополнить возросшие потребности в товарообороте и выполнить задачи по обеспечению регионов нужными перевозками.

Начиная с 1950 года именно Ставрополь становится штабом эпического по масштабам проекта - создания Волжской ГЭС. После строительства ГЭС в Ставрополе начался настоящий промышленный бум, обусловленный появлением колоссальных энерго мощностей. Город стал центром химической (крупнейшее в СССР производство удобрений) и стройиндустрии, а позднее здесь стали собирать автомобили ВАЗ. Все это потребовало увеличения товарооборота и максимального использования всех возможных транспортных магистралей, включая речной транспорт.

Степень разработанности темы исследования. Вопросами развития речных портов и грузоперевозок занимались такие ученые, как Т.Л. Пашкова, М.Н. Чеботарев, А. С. Павлов и др. Однако данные исследования датированы советским период. В настоящее время, в связи с ростом речных перевозок и развитием промышленности г. Тольятти, актуальным становятся вопросы развития речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 г.г., как периода максимального его развития.

Целью исследования является выявление условий, способствовавших развитию речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 г.г.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- рассмотреть нормативно-правовую базу формирования речных портов СССР;

- выявить особенности функционирования речных портов в СССР в 1951-1991 г.г.;

- изучить историю развития пристани – речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1970 г.г.;

- раскрыть основные направления деятельности речного порта в 1970-1991 г.г.

- проанализировать факторы, влиявшие на развитие речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 г.г.

Объект исследования - функционирование речных портов в индустриальных центрах СССР.

Предмет исследования - предпосылки создания, открытие и развитие речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 г.г.

Хронологические рамки бакалаврской работы период с 1951 - 1991 г.

Выбор нижней границы обусловлен началом строительства КГС. Позже начинается строительство ГЭС, идет подготовка к формированию нового озера Жигулевского моря.

Верхняя граница обусловлена распадом СССР

Территориальные рамки исследования охватывают территорию г. Тольятти (г. Ставрополь-на-Волге).

Методология и методика исследования включает совокупность методов как общенаучных, так и исторических. В работе использованы принцип историзма, который рассматривает взаимосвязь исторических событий и процессов, и принцип научной объективности и системности. Для определения количественных и качественных изменений во временной последовательности в работе применен проблемно-хронологический метод. Сравнительно-сопоставительный метод позволил выявить общее и особенное

в деятельности речного порта г. Ставрополь-Тольятти. Для определения динамики процессов, характеризовавших развитие ТПИ, использовался статистический метод. Из общенаучных были использованы методы: объяснение, анализ, описание.

Научная новизна исследования определяется его целью, задачами и полученными результатами. В бакалаврской работе проведено комплексное исследование развития речного порта в г. Тольятти (г. Ставрополь-на-Волге) в период с 1951г. по 1991г. В ходе исследования в научный оборот введены новые источники.

Структура работы: работа состоит из введения, двух глав, четырех параграфов, заключения, списка используемых источников, приложений.

Глава 1. Развитие речных портов СССР 1951-1991 гг.

1.1. Нормативно-правовая база формирования речных портов СССР

После конца Великой Отечественной войны необходимо было в срочном порядке восстановить ослабленную экономику страны, а также это касалось водного транспорта [34]. Постановление, принятое в 1947 г. Совмина СССР «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», предполагало модернизацию флота [23].

Совет Министров СССР обязал Советы Министров союзных и автономных республик и облкрайисполкомы развернуть работу по освоению малых рек, строительству мелкотоннажного флота, организации судоходства на этих реках, используя возможности местной промышленности и кооперации. Считая, что быстрее восстановление и дальнейшее развитие речного транспорта являлось важнейшей народно-хозяйственной задачей, Совет Министров Союза ССР также обязал Советы Министров автономных республик, облкрайисполкомы, ЦК КП(б) союзных республик, обкомы и крайкомы КП(б) систематически оказывать всемерную помощь пароходствам и предприятиям Министерства речного флота в выполнении планов перевозок грузов, быстрейшем строительстве портов, заводов и их техническом оснащении, строительстве жилья, а также в укомплектовании рабочими кадрами и в создании для них необходимых материально-бытовых условий.

Работы по сооружению основных портов, заводов и верфей возлагались на Главное военно-речное управление Министерства речного флота, определялась программа строительно-монтажных работ на 1948–1950 годы в объеме 600 миллионов рублей. Это стало началом создания сети самых современных, высокомеханизированных портов как в центральных речных бассейнах, так и в Сибири и на Дальнем Востоке.

За последующий период с 1960 по 1990 год построены следующие портовые комплексы с железнодорожными подъездными путями, перегрузочными механизированными причалами для судов, вагонов и автомобилей, складами, ремонтными мастерскими и другой инфраструктурой: в Волжско-Камском бассейне - Тверской, Ярославский, Нижегородский, Казанский, Ульяновский, Самарский, Саратовский, Волгоградский, Астраханский, Пермский и Уфимский порты; в Волго-Донском - Калачевский, Усть-Донецкий, Ростовский и Азовский порты; в Московско-Окском бассейне - Московские (Северный, Западный, Южный) и Рязанский порты; в Северо-Западных бассейнах - Череповецкий, Ленинградский, Подпорожский, Медвежьегорский, Котласский и Печорский порты.

На Пленуме был провозглашен курс на ускорение развития страны. Предполагалось, что ускорение произойдет за счет развития науки и техники, повышения ответственности работников, укрепления дисциплины, поощрения инициативы людей. Одним из способов увеличения производительности труда на транспорте стало введение хозрасчетных отношений [33].

На территории РСФСР:

В Министерстве речного флота РСФСР, находились следующие пароходства:

- Северное речное пароходство, г. Архангельск.
- Беломорско-Онежское речное пароходство, г. Петрозаводск.
- Северо-Западное речное пароходство, г. Ленинград.
- Западное речное пароходство, г. Калининград.
- Волжское объединенное речное пароходство, г. Горький.
- Московское речное пароходство, г. Москва.
- Камское речное пароходство, г. Пермь.
- Бельское речное пароходство, г. Уфа.
- Пароходство «Волготанкер», г. Куйбышев.

- Волго-Донское речное пароходство, г. Ростов-на-Дону.
- Кубанское речное пароходство, г. Краснодар.
- Печорское речное пароходство, г. Печора.
- Обь-Иртышское речное пароходство, г. Тюмень.
- Енисейское речное пароходство, г. Красноярск.
- Ленское речное пароходство, г. Якутск.
- Амурское речное пароходство, г. Хабаровск.
- Западно-Сибирское речное пароходство, г. Новосибирск.
- Восточно-Сибирского речного пароходства, г. Иркутск.
- Иртышское речное пароходство, г. Омск.
- Вятское речное пароходство, г. Киров.
- Сухонское речное пароходство, г. Вологда.

На территории Союзных Республик:

Главное управление речного флота Украинской ССР, г. Херсон.

Флот пароходств состоял из речных судов и судов смешанного река-море плавания. Большая часть судов река-море использовалась для перевозки грузов в заграничии. В период летней навигации, с мая по ноябрь, суда перевозили грузы из речных и озерных портов Европейской части РСФСР и Дальнего Востока в страны Западной и Восточной Европы, Северной Африки, Ирана, Турции, Сирии, Ливана, Израиля, Японии. В зимний период, когда навигация на внутренних водных путях была закрыта, многие суда совершали перевозки грузов из морских портов Советского Союза в порты перечисленных выше стран.

Грузовые сухогрузные суда пароходств Министерства речного флота РСФСР, условно, можно разделить на две группы. Первая – это суда смешанного река-море плавания, а вторая – речные суда и суда для работы в устьях Сибирских рек. В таблице 1 указаны проекты судов, относящихся к обоим группам.

Суда второй группы, после некоторой модификации, объём которой зависел от проекта судна, могли использоваться для перевозки грузов

наравне с судами река-море плавания. Так уж получилось, причем совершенно случайно, что к 1989 году, число судов в обеих группах было примерно равным. Судов река-море – 512 единиц, а судов второй группы – 568 единиц. Всего – 1080 сухогрузных судна, в том числе и 58 судов типа «Нефтерудовоз».

(Приложение А) Количество судов смешанного река-море плавания, а также речные суда и суда для работы в устьях Сибирских рек.

Постановление Совета Министров СССР от 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» в которой был план по созданию производственной платформы.

В Западной Сибири уже имелась начальная база парков и судов и механизм работы речного транспорта созданный в 1920-1930 годах.

В 1950-х гг. пароходы работали на транспортных линиях Пермь – Москва, Пермь – Астрахань, Пермь – Сарапул и др. Начиная с 1960 года на Каме стали ходить более экономичные, комфортабельные и удобные для пассажиров теплоходы, и дизель-электроходы. Они пришли на замену пароходам на транспортных линиях. А в середине 1970-х на Каме появились суда на подводных крыльях – «Ракеты» и «Метеоры». Время пароходов прошло.

Происходила постройка сухогрузных барж - больших грузоподъемностей, а также модернизация несамоходных многотонных судов, в рядах буксирного флота появлялись толкачи мощностью 880, 590 кВт и меньше [26].

Для того, чтобы проводить различные виды ледокольных операций, появился ледокольный флот с мощным оснащением. Он был предназначен не только для буксировки и выполнения специальных операций спасательного характера, но и для создания каналов, преодоления ледовых перемычек и проводки во льдах судов другого типа. В состав ледокольного флота вошли

ледоколы типа «Капитан Евдокимов» осадкой 2,5 м и мощностью 4815 кВт с, а также серия линейных ледоколов типа «Капитан Чечкин» осадкой 3,25 м и мощностью 4650 кВт в количестве шести штук. Эти ледоколы были предназначены в большинстве случаев для эксплуатации в восточных бассейнах.

Множество мероприятий, сделанных в сферах водного транспорта, в итоге привели к увеличению погрузочно-разгрузочных, что повлекло за собой срочного вмешательства в техническое развитие портов.

В 1981 – 1985 гг. большинство речных портов СССР подверглась расширению и реконструкции.

На причалах улучшилась механизация, внедрены новые технологии. С целью осуществления перегрузочных работ в портах используют краны грузоподъемностью 5, 10 и 16 т; плотность порталных кранов на 100 погонных метров причала достигло 2.5 единиц, что почти отвечало технологическим нормативам в 3 единицы. Интенсивное развитие страны потребовало увеличение грузооборота, и для этого на отгрузочных работах стали использоваться загрузочные машины в тандеме с конвейерами. Все это увеличивало мобильность и быстродействие операций.

На погрузочных работах, связанных с перемещением сыпучих веществ – цемента, зерна, песка и т.д., были приняты к использованию пневматические устройства. Для добычи песка и песчано-гравийной смеси, а также для их выгрузки и дальнейшей транспортировке начали использовать гидромеханизированные установки с увеличенным КПД.

Для трюмных, внутривагонных и складских работ на помощь приходит малая механизация с ее огромными разновидностями малогабаритных техник.

Внедрение высокопроизводительной перегрузочной техники в порты помогло ускорить обработку флота. В конечном итоге за одиннадцатую пятилетку объем перегрузочных работ увеличился на 16, 4 %, повысилась

почти на 14 % интенсивность погрузочно-разгрузочных работ, а время стоянки судов в 1985 г. по сравнению с 1980 г. уменьшилось на 19%.

Однако, активное развитие флота не поддерживалось столь же интенсивным развитием речных портов. Эта сфера требовала большего прогресса.

В это время появились речные вокзалы в Барнауле, Москве (Южный речной вокзал), Волгограде и ряде других городов СССР. Разрастался флот, множились пункты назначения и отправления грузов, рос объем перевозок. Все эти процессы нуждались в обеспечении надежной связью (внутрибассейновой, магистральной, межбассейновой), а также в грамотной организации процесса транспортировки. Надежность и безопасность речного судоходства были усилены за счет внедрения системы диспетчеризации, междусудовых средств связи, обучения специализированного персонала.

В зависимости от того, где эксплуатировался флот – моря, водохранилища или реки, а также исходя из их категорий суда были оснащены аппаратурой передающего или приемного характера и специальными устройствами связи. В портах строились специализированные радиостанции и центры, устанавливались АТС и РЭБ.

Благодаря такому самоотверженному отношению к делу рабочих и специалистов произошел качественный скачок в развитии речного транспорта страны. Статистика тех лет показывает, что только на Дальний Восток и районы Крайнего Севера было доставлено 71 млн. т грузов, через порты прошло более 3,9 млрд. т грузов разного назначения. Народное хозяйство СССР было обеспечено 1,7 млрд. т строительных материалов, более 355 млн. т древесины и 285 млн. т топлива, что значительно превысило государственное задание [7].

После распада Советского Союза и последовавшего за тем, стремительного сокращения численности морских грузовых судов российского торгового флота, именно суда второй группы, после модернизации, значительно пополнили флот российских судоходных

компаний. Все суда типа «Морской», «Омский», почти все суда типа «Сибирский» были постепенно переведены из речных пароходств Западной и Восточной Сибири в основном в Европейскую часть России и некоторые на Дальний Восток, и после модернизации приступили к перевозкам грузов из морских и речных портов России в порты Европы, Северной Африки, Ирана, Турции, Сирии, Ливана, Израиля, Японии, Южной Кореи, Китая, порты Красного моря. Суда типа «СТК», «СТ», «Волжский» и многие суда типа «Волго-Дон» так же были модернизированы и задействованы на перевозках грузов в порты Европы, Северной Африки и на Каспии.

1.2. Функционирование речных портов в СССР в 1951-1991 гг.

Территории, подвергшиеся оккупационному режиму, требовали обновления, в том числе и в направлении речных грузоперевозок. Восстановление таких грузоперевозок в ускоренном режиме было предусмотрено планом четвертой пятилетки (1946-1950 гг.).

Вначале планового периода главным стало улучшение условий судоходства на магистральных реках, интенсификация грузоперевозок на малых реках, что увеличило количество перевезенных грузов по ним в 1950 г. В 10 раз, по сравнению с 1946 г. Было также налажено сквозное движение речного транспорта по Днепро-Бугскому каналу и Днепру, а также по Беломорско-Балтийскому каналу и Мариинской системе [14].

В 1953 г. уже начиналась вторая очередь работ по созданию Усть-Каменогорского транспортно-энергетического гидроузла на Иртыше, что привело к улучшению работ и плаванию судов и пароходов по реке Иртыш.

К открытию навигации 1954 г. закончено строительство Камского гидроузла, повлекшее за собой начало основательной реконструкции реки Кама. В 1955 г. пороги Верхней Свири свои подпором перекрыл Верхне-Свирский гидроузел.

Развитию речного судостроения способствовало развитие судостроительной базы Минречфлота. Появились заказы из стран-членов

СЭВ и на крупных предприятиях СССР активизировалось строительство речных судов [5].

Продолжилась реконструкция старых пристаней и возведение новых портов в зонах водохранилищ. Это было связано со строительством масштабных гидроузлов. Всего было построено более 40 пристаней и портов. Основными зонами строительства стали Волго - Донский и Волжско-Камский бассейны.

Реконструкции были подвергнуты порты Москвы, Гомеля, возведены Печорский и Котласский угольные причалы, Киевский, Брестский и Днепропетровский спец. причалы. Началась активная работа первого механизированного перевалочного узла на Лене - Осетровского порта в г. Усть-Кут. Обновились речные порты в Хабаровске, Красноярске, Новосибирске и других городах [6].

Всего за первую пятилетку было обустроено 142 тыс. м² складов, подведено свыше 50 км портовых железнодорожных магистралей, благоустроено более 8,7 тыс. м причалов [8].

И все же, чтобы по темпам роста догнать развитие самого речного флота, надо было ускорить строительство портов на реках. Количество речных судов в послевоенные годы выросло в разы, а линия причального фронта, включая неотремонтированные причалы, увеличилась всего на 10 %.

В портах появились порталные краны большой грузоподъемности – до 5 т., до 3 т. увеличилась грузоподъемность плавучих кранов РМЗ и СБ, а плавучие грейферные дизель-электрические машины строились грузоподъемностью до 5 т.

Технологические процесс на флотах также стали другими. От принципа сквозного движения на линиях длиной до 2000 км, который повсеместно применялся в пароходствах несамоходного и буксирного флотов до 1954 г., перешли к принципу работы на основе тяговых плеч. Старая система была обременена сложностью обслуживания и ремонта речных судов, неудобством работы персонала и экипажа.

Благодаря новой системе существенно улучшились показатели производительности труда работников пароходств и плавсостава, повысились эксплуатационно-технические показатели судов, уменьшились топливные затраты и расходы на содержание. Эти изменения стали предпосылками к переориентации работы на бригадную форму труда и обслуживания [7].

На заводе «Красное Сормово» построено несколько паромов типа «Советский Азербайджан». Каждый из них перевозит между Баку и Красноводском до 300 пассажиров и железнодорожные вагоны. Скоро вступят в эксплуатацию паромы типа «Сахалин» на линии Холмск—Ванино. В это время специалисты работают над проектами паромов, рассчитанных на перевозку между Одессой и Батуми до 1000 пассажиров и 250 автомобилей, проектируются быстроходные суда на воздушной подушке и др. Значительно обновился и вырос пассажирский флот, обслуживающий местные и припортовые линии, в его составе скоростные суда на подводных крыльях «Невка», «Комета», «Вихрь» с количеством пассажирских мест от 5 до 260.

Увеличение числа грузовых судов потянуло за собой потребность в техническом флоте. Так, в шестой пятилетке судостроительная промышленность СССР должна была построить буксиры общей мощностью 230 тысяч л.с.

Ленинградское СКБ – 370 (в будущем «Балтсудопроект») под руководством главного конструктора П.И. Халимовича в 1948 году разработало перспективный проект морского парового буксира проекта 730 СЖ типа «Аян». Данное судно могло отбуксировывать несамоходные морские суда до 100 миль от берега.

Строить данные суда поручили ленинградскому «Петрозаводу». Головное судно "Аян" было спущено на воду в 1951 году.

Всего с 1951 по 1958 год «Петрозавод» построил для Министерства морского флота СССР 64 буксира данного проекта и его модификаций, для

ВМФ СССР – еще 58 судов. Часть буксиров для военных затем передали для нужд рыбаков.

Первые пароходы серии строились как угольщики, с люками для загрузки угля на шлюпочной палубе и с угольными бункерами. Точной даты не установлено, но с середины 50-х годов буксиры уже шли с оборудованием под жидкое топливо.

С 1956 года пароходы 730 проекта, начиная со строительного номера 419, носили имена пролетарских профессий: «Горновой», «Доменщик», «Шахтер», «Машинист», «Сталевар», «Прокатчик» и т.д.

Это были последние пароходы, построенные в СССР. После этой серии «Петрозавод» перешел на строительство дизельных буксиров проекта 498 мощностью 1200 л.с.

В 1966 г. на свет появляется судно «Беларусь» производства Гомельского ССРЗ для мелководных рек с глубиной не более 1,5м. Судно было рассчитано на 40 пассажиров и имело крейсерскую скорость в 65 км/ч. С 1983 г. появляется усовершенствованная модель «Полесье» с увеличенным количеством пассажиромест в 53 человека. Скорость у «Полесье» осталась такой же как и у «Беларусь».

Ракеты и Метеоры отставали в технологической оснащенности. В ЦКБ Р. Алексеева проектировались новые виды техники. СПК второго поколения «Восход» сходит с верфи Феодосийского судостроительного завода в 1973 г. Новый «Восход» построенный на базе «Ракеты», уже имеет экономичный двигатель и повышенную вместимость в 71 человек.

В 1980 году на ССЗ им. Орджоникидзе в Грузии, г. Поти начинают производить СПК «Колхида», вместимостью 120 человек и скоростью 65 км/час. Всего было построено около сорока судов. В настоящее время в России эксплуатируются только два: одно судно на линии Санкт-Петербург - Валаам, под названием «Триада», другое в Новороссийске – «Владимир Комаров».

Транспортировка в смешанном водно-железнодорожном формате выросла в 2,5 раза и составила более 19,1 млн. т в 1955 г. по сравнению с 7,8 млн. т в 1950 г.

Полуавтоматическая связь была введена на Волге, в нескольких бассейнах стали использоваться магистрали дальней проводной связи с выходом их на Московский регион. Радиосвязь с транзитными судами позволила управлять их движением более оперативно. В 1956 г. впервые на речном судне был вмонтирован радиолокатор, а уже в 1958 г. их установили более чем на 1000 судов. В северных и восточных районах проводились радиорелейные линии связи.

Усиленная диспетчеризация и смена условий эксплуатации в режиме больших водохранилищ и выходов на морские просторы, требовали модернизации системы и средств связи. Они стали оборудоваться современной многоканальной аппаратурой. Радиопроводная связь широко использовалась в центральных бассейнах страны. К 1965 г. более 2/3 судов были оснащены радиостанциями [26].

Работа речных флотов усиливалась организационно [31]. Позитивные изменения наметились за счет внедрения совмещения профессий, развития вождения методом толкания несамоходных судов и судов-приставок и др. За несколько лет с 1958 по 1965 гг. производительность труда возросла на речном флоте более чем в 1,5 раза [7].

Началось улучшение условий для плаваний на многих реках, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке. Этому помогло интенсивное развитие технической базы путевого хозяйства [13]. На реках продолжилось создание водохранилищ и гидроэнергетических комплексов. В 1968 г. завершилось строительство Саратовского гидроузла с судоходным шлюзом двухниточного типа. Протяженность судоходных путей внутри страны выросла до 144,5 тыс. км, из них с обстановкой 131,2 тыс. км, а 83,8 тыс. км с освещением и светоотражающими устройствами. Длина судоходных путей искусственного характера достигла 18,6 тыс. км.

Пополнение транспортного флота происходило за счет буксиров-толкачей крупнотоннажных судов. В серийное производство поступили теплоходы типа «Волго-Дон» грузоподъемностью 5000 т. С 1968 г. суда этого типа выпускаются с люковым закрытием, что позволяет использовать их на перевозках особо ответственных грузов – апатитов, зерна и др.

На вооружение речного флота поступили составные теплоходы нового типа, у которых расход металла на тонну грузоподъемности гораздо ниже, чем у одиночного базового судна типа «Волго-Дон». Одним из первых в эксплуатацию был введен крупнотоннажный теплоход «XXIII съезд КПСС» грузоподъемностью 10 000 т. Не прекращался серийный выпуск барж грузоподъемностью 2800 т. и более.

Начиная с 1968 г. речные порты Сибирского региона и Волжско-Камского бассейна получили в эксплуатацию новые толкачи мощностью 1470 кВт. На сибирских заводах выпускали толкачи мощностью 440 и 590 кВт, а на рыбинском заводе в конце пятилетки закончили строительство мощного в судна (2940 кВт) «Маршал Блюхер». В это же время на предприятии «Красное Сормово» выпустили первый в стране мощный теплоход смешанного типа «река-море» грузоподъемностью 3000 т - «Сормовский»

Новинкой для страны стало гибридное судно - теплоход-нефтерудовоз грузоподъемностью 2700 т. Оно перевозило нефтепродукты в одном направлении фрахта, а обратно везло руду. В эксплуатацию стали также поступать финские сухогрузы типа «Морской» грузоподъемностью 1700 т.

Гражданский флот тоже подвергается в эти годы интенсивной модернизации. На реках появляются комфортабельные туристические суда, теплоходы для пригородных и городских линий вместимостью 220 и 140 пассажиров, скоростные суда на подводных крыльях, подвергшиеся обновлению и переоснащению. На водных магистралях с ограниченной глубиной вводятся в эксплуатацию суда глиссирующего типа «Заря» вместимостью 60 пассажиров и скоростью 43 км/ч.

Укрепляется промышленная материально-техническая база. В большинстве заводов реконструировали станочный парк, ввели в эксплуатацию новые производственные объекты. Широко внедряется автоматизация за счет чего снижается объем трудоемких и тяжелых работ. Параллельно ведется освоение современных технологий судостроения и судоремонта. Внедряются встречные процессы – с одной стороны внутрибассейновое и межбассейновое кооперирование производственной деятельности, с другой – развивается производственная специализация.

Портово-пристанское хозяйство тоже подверглось существенным изменениям. Открылись мобильно-механизированные причалы в Хабаровске, Ростове-на-Дону, Саратове, Казани, Ульяновске, Азове, Уфе, и других городах. С целью выгрузки сыпучих грузов, порты оснащаются новой перегрузочной техникой - 100-тонными деррик-кранами, гидро-перегрузжателями производительностью 800-1000 т/ч, кранами грузоподъемностью от 5 до 15 т, машинами для зачистки судов от остатков навалочных грузов и другой современной техникой. Объем перегрузочных работ за 10 лет возрос в 2,5 раза и составил в 1970 г. 403 млн. т [26].

С целью улучшения связи на отдельных направлениях развиваются радиорелейные линии, суда оснащаются УКВ радиостанциями, внедряется 12-канальная система высокочастотного уплотнения.

Улучшения, которые коснулись материально-технической базы и системы организации работ отрасли речных грузоперевозок, позволили увеличить грузооборот в 1970 г. в 1,75 раза (: 357,8 млн. т) по сравнению с 1960 г. [7].

Пик развития советского речного флота приходится на 60-70-е года прошлого столетия. Растут объёмы перевозок грузов, увеличивается пассажиро-поток [15]. На флот приходят новые технологии, появляются суда на подводных крыльях, воздушной подушке, суда смешанного типа «река-море» плавания. Суда такого типа начинают обслуживать международные

линии на Европу и Африку. Речной флот играет важнейшую роль в народном хозяйстве страны [26].

За девятую пятилетку объем перевозок грузов в смешанном водно-железнодорожном сообщении увеличился еще больше – на 42 % и достиг 50 млн. т. В 1975 г. грузооборот речных грузоперевозок достигает 221,7 млрд. т км, а объем - 475,5 млн. т. Этот показатель, что перевозки речным транспортом на многих направлениях обладают повышенной эффективностью для народного хозяйства страны [7].

На европейской части СССР продолжала укрепляться материально-техническая база бассейновых управлений пути: в эксплуатацию технического флота вводились многочерпаковые земснаряды производительностью до 500 м³/ч, специальные камнеуборочные и скалодробильные снаряды, землесосные снаряды производительностью 100 м³/ч и множество другой техники. Параллельно на Дону, Каме, Волге, искусственных водных трассах проводились масштабные путевые работы [26].

На баланс флотов поступали в большинстве случаев теплоходы смешанного (река-море) типа, несамоходные суда, большегрузные теплоходы, толкачи мощностью до 1480 кВт [27].

На судоходных магистралях Волжско-Камского бассейна эксплуатируются суда грузоподъемностью до 22 500 т., на сибирских реках – до 16 000 т, а также толкачи мощностью 1470-2940 кВт [30]. За качество и безопасность судоходства при вождении большегрузных составов отвечают специалисты-судоводители, отличающиеся высоким профессиональным мастерством.

Первопроходцами вождения таких масштабных составов на Енисее стал капитан Ю. К. Мизеровский, на Волге - капитаны Н. М. Сенаторов и Н. И. Вечеркин, на Оби - В. С. Манаков, на Иртыше - М. П. Листопадов [25]. Их трудовые подвиги были отмечены высокими правительственными наградами - им и ряду других тружеников речного транспорта были присуждены

Государственные премии СССР [37]. Группа ученых, конструкторов, работников пароходств была также награждена званием лауреата Государственной премии СССР за разработку и внедрение автоматических сцепных устройств.

На судостроительных верфях кроме мощных толкачей и большегрузных самоходных судов, нацеленных на перевозки больших объемов грузов, развивалось строительство сухогрузных барж различной грузоподъемности, и толкачей мощностью 880, 590 кВт и меньше для пополнения буксирного флота.

В СССР был создан мощный ледокольный флот, который содержал в своем составе серию ледоколов типа «Капитан Евдокимов» осадкой 2,5 м и мощностью 4815 кВт для пароходств восточных бассейнов и шесть линейных ледоколов типа «Капитан Чечкин» осадкой 3,25 м и мощностью 4650 кВт. Они привлекались к обеспечению стабильного судоходства на магистральных реках при продлении навигации в ледовых условиях, и обеспечивали безопасную расстановку судов в пункты плановой зимовки.

В эти годы построены и введены в эксплуатацию туристические пассажирские суда улучшенной комфортабельности типа «Антон Чехов», «Сергей Есенин», «Зосима Шашков» и другие.

В годы одиннадцатой пятилетки прошла модернизация промышленной базы речного флота. Увеличился объем ремонтных работ, трудозатраты на хозяйственное и техническое обслуживание судов, прикрепленных к этим предприятиям. О росте интереса к речному транспорту говорят также возросшие объемы сборки судов различного типа: танкеров, буксиров-толкачей, грузовых теплоходов, нефтеналивных и сухогрузных барж, вспомогательных судов и технических средств на заводах и ремонтно-эксплуатационных базах (РЭБ). В общем объеме поставок речные транспортные суда, собранные на отраслевых предприятиях, составляли от 64 до 87% по пассажирским, буксирным и самоходным судам и 100% по вспомогательным судам, перегружателям и плавучим кранам.

Существенно повысить эффективность деятельности на речном флоте позволило обеспечение портов перегрузочной техникой высокой производительности. Благодаря этому в одиннадцатой пятилетке объем перегрузочных работ вырос на 16 %, интенсивность грузоподъемных работ увеличена свыше 13 %, а стояночное время речного транспорта уменьшено в 1985 г. на 19 % по сравнению с 1980 г.

Тем не менее, в развитии портов и причалов есть резервы, их отставание сдерживает развитие отрасли в целом [7].

Промышленность страны в 60-80е годы интенсивно развивается, развиваются вместе с этим и транспортные перевозки. Осваиваются новые направления, например – в Череповецкий металлургический завод транспортируется железная руда с Кольского полуострова. Открываются новые грузопотоки в сообщении «река-море», суда смешанного плавания осваивают экспортно-импортные перевозки.

В эти годы на речных направлениях открыты 204 новые пассажирские линии. На туристические направления ежегодно поступает до 80 новых комфортабельных судов. Это делает возможным открытие новых привлекательных туристических маршрутов по Оби, Оке, Каме, Волге, Лене, Иртышу и многим другим российским рекам [28].

В 1970–1980-е гг. в состав транспортного флота вошли многие сотни судов специализированного назначения – железнодорожные паромы, контейнеровозы, нефтебалкеры, специализированные суда для перевозки тяжелых грузов. Тогда же обновление и строительство особых береговых комплексов существенно повысило эффективность работ по перевалке и перевозке грузов. Существенно трансформировались в лучшую сторону методы управления отраслью, в том числе с помощью средств автоматизации, а также методы организации труда на производстве [4].

Рост объемов портового, судостроительного и промышленного производства потребовал укрепления проектно-изыскательских организаций

на речном транспорте (помимо Гипроречтранса в Москве) за счет создания Ленгипроречтранса и проектных подразделений в Горьком и Новосибирске.

Начатое еще в довоенные годы строительство каскада гидроэлектростанций в европейской части страны в последующие десятилетия было продолжено, в результате чего энергетика получила огромные ресурсы из возобновляемых источников, а транспортно-дорожный комплекс полностью преобразился за счет создания Единой глубоководной системы в европейской части страны. Именно в те годы была обоснована, а затем блестяще реализована каскадная схема комплексных гидроузлов, учитывающая интересы гидроэнергетики, водного транспорта, обводнения и орошения огромных площадей европейской части страны.

На Волге это Ивановская, Угличская, Рыбинская, Горьковская, Чебоксарская, Куйбышевская, Саратовская и Волгоградская гидроэлектростанции; на Каме — Пермская, Воткинская и Нижнекамская ГЭС; на Дону — Цимлянский, Николаевский и Константиновский гидроузлы; на Днепре к знаменитому Днепрогэсу добавились Киевский, Кременчугский и Каховский гидроузлы.

Формирование Единой водно-транспортной системы завершилось в послевоенные годы вводом в эксплуатацию Волго-Донского (1952 год) и Волго-Балтийского (1964 год) судоходных каналов, что создало благоприятные возможности транзитного судоходства по транспортному коридору Север–Юг, между европейскими и восточными государствами.

Для обеспечения повышенных объемов строительного-монтажных работ в ведение ГВРУ передавались подрядные строительные организации Минречфлота, Минвоенстроя и Минавиапрома (всего тринадцать стройуправлений) со всей техникой, жилым фондом, транспортом и прочим имуществом и наличным составом рабочих и ИТР. Создав и укрепив собственную строительную индустрию, речники ускорили развитие всей береговой инфраструктуры: судовой верфей и судоремзаводов, портов и причалов, слипов и судоподъемных сооружений, жилья и социально-

культурных объектов, а со временем оперативно включились в реконструкцию ранее построенных деревянных гидросооружений, уже не отвечавших требованиям безопасности судоходства.

В короткие сроки деревянные шлюзы Москворецкой водной шлюзованной системы собственными силами Минречфлота РСФСР были реконструированы в современные железобетонные гидроузлы с электроприводом, что значительно увеличило пропускную способность судоходной трассы Москва – Рязань.

Для реконструкции объектов легендарного Беломорканала при поддержке Госплана СССР были созданы два специальных строительномонтажных управления Минречфлота, одновременно приступивших с севера и юга к сложным гидростроительным работам по замене деревянных шлюзов и плотин, построенных в тридцатых годах прошлого столетия на скальных, таежных и болотистых участках этого важного водного пути, о котором россияне мечтали со времен Петра I.

Помимо самого Зосимы Алексеевича Шашкова, внесшего огромный вклад в создание и совершенствование материально-технической базы отрасли, необходимо отметить большую группу видных руководителей — профессионалов капитального строительства, благодаря которым речной транспорт России добился в последующие годы серьезных успехов в обслуживании народного хозяйства и населения страны.

Большую часть грузовых перевозок и грузооборота в СССР реализовывали парохозяйства трех бассейнов водного транспорта: Северо-Западного, Волжско-Камского и Западно-Сибирского.

Перевозка грузов речным флотом экономичнее на 35-40%, чем железнодорожным и автомобильным транспортом.

В 1950-е годы речной транспорт СССР играл важную роль в экономике страны. Грузоперевозка речным транспортом в итоге оказалась самой экономически выгодной среди остальных способов перевозки грузов. Водный транспорт Волги имел исключительное значение в транспортной

системе народного хозяйства. Если в начале 1950-х годов волжский флот выполнял до 60 % всех речных перевозок в СССР, то к концу 1980-х годов — около 30 %. Объем инвестиций в обновление и улучшение своих средств производства не соответствовал его удельному весу в перевозках. Помимо этого, были и причины организационного характера.

Проблемами в развитии внешнеторговых перевозок речным транспортом стало малое количество судов смешанного «река-море» плавания и снижение пропускной способности ряда участков внутренних водных путей из-за наличия в них «узких мест».

Материальные отделы пароходств занимались снабжением материально-техническими изделиями и оборудованием всех структурных частей пароходств. Снабжение происходило в соответствии с правительственными распоряжениями по системе фондирования, лимитирования и самозаготовок по материалам, не входившим в номенклатуру Госплана СССР и централизованного снабжения.

Речной транспорт СССР, является основным транспортно-дорожным комплексом, занимает не последнее место в обслуживании крупных промышленных центров и приречных районов. Осуществляя перевозки на внутренних водных путях протяженностью более 100 тыс. км, он обслуживал 68 республик, краев областей и национальных округов, крупные приречные города – Москву, Санкт-Петербург, Нижний Новгород и другие.

Судоходные реки и каналы, огромное число озер и большие водохранилища образуют разветвленную сеть коммуникаций, по которым ежегодно перевозились десятки миллионов тонн народно-хозяйственных грузов СССР – минерально-строительных материалов, древесины, нефти и нефтепродуктов, каменного угля, руды и др.

Огромную роль играл речной транспорт в хозяйственном освоении отдаленных районов Крайнего Севера, Сибири, и Дальнего Востока, где он остается главным, а порой и единственным видом массового грузового транспорта [35].

Глава 2. Особенности становления речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1991 гг.

2.1. Становление пристани – речного порта г. Ставрополя-Тольятти в 1951-1970 гг.

23 января (5 февраля) 1918 г. Владимир Ильич Ленин подписал декрет о национализации флота. С тех пор речной флот страны непрерывно развивался. Строились новые порты [12].

На основании «Постановления Совета Министров СССР от 19 апреля 1948 г. № 1271» появляется новая структура пароходства на речном транспорте СССР. Таким образом, «приказ министра речного флота от 24 апреля 1948 г. № 101» дает начало созданию Волжского грузового пароходства. 8 мая 1948 года считается датой появления нового предприятия под названием «Волжское грузовое пароходство». На должность начальника данного предприятия назначается Николин Александр Васильевич [24].

После Николина А.В. в декабре 1951 г. временным исполнителем обязанностей начальника Волжского грузового пароходства назначается Рыжов Леонид Михайлович, но уже на следующий год на данную должность назначали Сабурова Василия Александровича [19]. В функции пароходства входило удовлетворение потребностям грузоперевозок, потребностям народного хозяйства, развитие пароходства по реке Волга от пристани Щербаков до пристани Астрахань со всеми пристанями дельты реки Волга и по всем впадающим в Волгу рекам на данном участке за исключением реки Камы и реки Ока.

В состав пароходства входили районные управления, созданные в таких городах как Ярославль, Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград. В городе Куйбышев располагалось управление данной организации. «Приказ министра речного флота СССР З. Шашкова от 24 апреля 1948 г. № 193/л», говорил о том, что в связи с поставленными задачами перед Горьковским районным управлением Волжского грузового пароходства, на должность начальника данного управления назначить

Владимирова Александра Ивановича. Наряду с образованием Волжского грузового речного пароходства образовалось Волжское грузо - пассажирское пароходство, центральное управление которого находилось в городе Горький.

По итогам выше перечисленных образований в середине 1940-х годов Волжское пароходство претерпело ряд масштабных реорганизаций. Опираясь на уже существующие Верхне-Волжское, Средне-Волжское и Нижне-Волжское пароходства образовали два новых Волжских пароходства. Начиная с 1953 года данные пароходства подчинили Главному управлению флота и портов центральных бассейнов Министерства морского и речного флота.

К середине 1950-х годов вопрос о модернизации и реорганизации речного флота страны стал очень насущным [21]. «Постановление Совета Министров СССР от 22 июня 1954 г. № 1239-553» определило цели и задачи на будущее увеличение объёмов перевозок грузов посредством речного транспорта, увеличение доли в общем грузообороте всей страны и увеличения качеств эксплуатации флота и портов [19].

Постановление Совета Министров не могло воплотиться в жизнь без углубленной модернизации и усовершенствования транспортной системы всей страны [21]. Начало этим усовершенствованиям было положено «Постановлением Совета Министров СССР от 18 декабря 1954 г. «Об улучшении организационной структуры и устранении излишеств в штатах административно-управленческого персонала линейных организаций Министерства речного флота» [24]. В данном постановлении также упомянули, что в организационной структуре организаций Министерства речного флота существуют очень серьёзные недостатки, а именно, организационная структура существующих пароходств не в состоянии удовлетворять поставленным целям и задачам для увеличения эксплуатационных качеств флота [21].

В собственности у пароходств имелись как самоходные (паровые) единицы, так и несамоходные (непаровые) единицы, кроме того в этих рядах были и стоечные, имеющие стационарное стоечное состояние. Имущества пароходств исчислялись суммарной мощностью и грузоподъёмностью судов и пароходов, количественно не исчислялось. Индикаторные лошадиные силы являлись характеристикой мощности самоходных судов. Тонна являлась единицей измерения грузоподъёмности несамоходного судна. Паровые суда предназначались в большинстве своем для транспортировки пассажиров, а непаровые использовались для перевозки грузов. Дебаркадеры, плавучие доки, понтоны и др. являлись представителями стоечного флота.

Нередко, из-за недостаточного количества флота пассажирские суда также использовались под цели грузоперевозок, или же грузопассажирский флот весь передавался для нужд грузовых перевозок. В таких ситуациях грузы размещались на палубах и трюмах, а также в помещениях, предназначенных для пассажиров. Транспортировка багажа являлась грузоперевозкой.

Основная эксплуатационная деятельность пароходств заключалась в транспортировке грузов. Пик данной деятельности был в 1954 году и совпал с навигацией, в следствии чего работа флота Волги да и всей системы речного транспорта была затруднена. Таким образом Верхневолжское пароходство не в состоянии было выполнить план по грузообороту и пассажирообороту. В 1954 году по грузам план был выполнен всего на 86% (6676.0 тыс. т), а по пассажирам на 81% (4543.0 тыс. чел.)

В 1954 году для переработки тарно-штучных грузов в Ставрополе-на-Волге начали использовать контейнеры. С 1956 года пристань начала работать зимой, обрабатывая железнодорожные дороги. Ледоколы приводили несколько баркасов, которые, загрузившись, затем по полой воде уходили в глубинные районы боковых рек.

Пристань усиленно оснащалась техникой: четыре порталных, восемь плавучих кранов, 12 автоэлектропогрузчиков. В 1950 г. получен первый

плавучий кран «РМЗ» №7 грузоподъемностью 3 т с двухбарабанной лебедкой. Для сыпучих грузов начали внедряться грейферы. На перегрузке тарно-штучных грузов стали применять контейнерные площадки.

С 1954 г. был введен запрет на перегруз судов пассажирами на палубе на небольшие дистанции, хотя до этого допускали перегруз до 50%. Нарушение расписания, внезапные и частые поломки, длительный ремонт пагубно отразились на реализации утвержденного плана. Недостаточное количество пароходов и катеров новой постройки являлось проблемным вопросом для пассажирских перевозок. Стоит учесть, что статистика учитывает только платных пассажиров. Пассажиры, которые бесплатно пользовались услугами не подвергались учету. Также была проблема с обслуживанием пассажиров на всех пристанях Волжского пароходства без исключений [32].

Одно из немногих документальных свидетельств, хранящих имена и фамилии работников пароходства, — книга приказов Ставропольской пристани. Записи довольно скупые и подчеркнута официальные: «уволить по состоянию здоровья», «перевести в шкиперы», — но даже по этим немногословным заметкам можно с уверенностью судить о том, что на Волге работали целые династии. К примеру, династия Матвеевых.

Семён Арсеньевич Матвеев служил на флоте с 1936 г., был капитаном теплохода «Газоход». Вместе с ним рулевым-мотористом работал его брат — Георгий Арсеньевич. Сын Семёна Матвеева, Николай, до 1968-го работал капитаном в судоремонтном предприятии, а после этого, вплоть до ухода на пенсию в 1993-м, был капитаном в «Волголесосплаве» и занимался сопровождением плотов. Большую часть трудовой биографии Николай Семёнович работал бок о бок с родным братом Виктором. Братья Матвеевы оставили о себе добрую память: суда, которыми в разные годы управляли члены династии, были приписаны также к Саратовскому и Тольяттинскому речным портам.

Представители ещё одной речной династии вошли в историю под разными фамилиями. Её родоначальник — Алексей Сафронов. Вдова Алексея Аристарховича, Валентина Михайловна Сафронова, вспоминает, что вся жизнь её супруга, за исключением военных лет, была связана с речным флотом: «С 1946-го плавали мы оба: он — помощником капитана, я — матросом. Работать-то надо было, да и жилья у нас не было. Так и проплавали четыре года».

После продолжительной работы в так называемом транзитном речном транспорте Сафронов был капитаном вспомогательного судна судоремонтного завода в селе Алексеевка, том самом, где находился знаменитый Алексеевский затон, куда на зимний отстой десятками приходили большие и малые суда. Валентина Михайловна вспоминает, как в марте 1962-го её супруг неожиданно получил новое назначение — возглавить пристань. Должность крайне ответственная, ведь прежний руководитель, как свидетельствует приказ начальника Саратовского речного порта от 02.03.1962 № 34/К, был снят с поста «за необеспечение безопасного отстоя флота и халатное отношение к своим обязанностям». Не случайно Алексей Аристархович одной из важнейших задач считал привлечение к работе людей опытных, проверенных, надёжных.

Валентина Сафронова рассказала, что вслед за её мужем на пристань из «транзита» пришли работать двое его племянников — братья Володины. Владимир Емельянович служил рулевым-мотористом на теплоходе «Боевой», Виктор Емельянович работал капитаном-дублёром, помощником механика на теплоходе МО-107, прозванном в народе «москвичом». Этот «речной трамвайчик», среди прочего, обеспечивал сообщение между теми самими деревнями, которые в конце 60-х ушли под воду Саратовского водохранилища. У Володиных был двоюродный брат, Владислав Петрович Бороздин — тоже речник, капитан парома СП-24, курсировавшего между Хвалынском и селом Духовницкое, что на противоположном берегу Волги.

Вместе с Виктором на судне работала радисткой девушка по имени Лидия. В 1964 г. у них родился сын Вячеслав. Тот самый, которого все мы знаем как политика федерального уровня Вячеслава Викторовича Володина, заместителя главы Администрации Президента РФ [16].

«Так, особо было отмечено, что в Волжском бассейне, где грузооборот составляет около 50% общего речного грузооборота по стране, основное Волжское грузовое пароходство, занимающееся грузовыми перевозками, имеет в своем подчинении почти весь грузовой флот, в то время как порты и пристани находятся в ведении Волжского грузо-пассажирского пароходства. Данное нерациональное разделение судов и пароходов и портового хозяйства между разными пароходствами в одном бассейне влечет за собой серьезные проблемы в эксплуатации судов и пароходов и уменьшению объёмов грузоперевозок».

Имеющиеся в речных бассейнах управления пути оторваны от пароходств и не полностью удовлетворяют эксплуатационным требованиям, предъявляемым пароходствами к содержанию судоходных путей. В путевом хозяйстве министерства много мелких подразделений, которые могут быть с пользой для дела объединены в более крупные подразделения.

В подчинении у Министерства речного флота находится большее количество судоремонтных заводов и судостроительных верфей, это влечет за собой разрыв судов и пароходов от ремонтных баз. Чтобы исключить данные проблемы Совет Министров указывает в постановлении ряд мер организационных решений. Министерство речного флота обязали провести модернизацию и реорганизацию всех пароходств СССР.

Создание пристани Ставрополь являлось неотъемлемой частью общегосударственной политики модернизации и реорганизации пароходства. То есть, создавались монополистические пароходные объединения на локальных участках страны [21].

В Волжском грузовом речном пароходстве к 1954 г. большинство судов и пароходов имели очень большой возраст постройки (1880-1890 года).

Паровой флот в размере 11% от всего флота имел самый маленький возраст (от 20 до 23 лет), а остальные суда находились на грани рабочего состояния и требовали капитального ремонта. Не смотря на это только 10% подверглись капитальному ремонту за последние 30 лет [3].

Использовавшиеся берлины, плашкоуты и др были стары. Дебаркадеры также нуждались либо в замене, либо в капитальном ремонте. В основном эти единицы не оснащались нужными пассажирскими помещениями. Доставка груза к отправке с опозданием влекло за собой ряд неприятностей, что являлось уязвимым местом пароходства. Невыполнение заданий фактически всеми волжскими пароходствами связано с несвоевременным предъявлением клиентурой плановых грузов и плотов.

Не удовлетворяла требованиям и диспетчерская связь. Высланные отчеты о передвижении караванов по Средней Волге доходили до своего адресата с опозданием до 15 суток (из Саратова и Самары).

Перевод некоторой пассажировместимости на спецрейсы для перевозки хлеба плохо повлияло на пассажирские перевозки. В следствии этого пароходы проводили длительное время на пристанях для осуществления погрузо-разгрузочных работ, что повлекло за собой задержки движения пассажирских пароходов.

Недостаточная маневренность пароходов и судов, неполное использование самоходных барж относились к серьезным недостаткам в работе пароходства. Недостаточная взаимосвязь диспетчерских служб Волжских пароходств негативно влияло на выполнение утвержденного плана.

Подавляющее большинство грузоперевозок приходилось на транспортировку нефтепродуктов (в районе 80%). В этом заключалась специфика работы пароходства. Перевозка соли составляла примерно 10% от всех перевозок пароходства. Стали быстрее проходить процессы погрузо-разгрузочных работ. Доставка нефти для перевозки пароходством с опозданием была одной из самых главных проблем, влекшее за собой срыв

плана. Длительные ремонты и слабая маневренность флота за пределами пароходства являлись серьезными недостатками в пароходстве.

В декабре 1954 года было образовано Волжское объединённое речное пароходство в результате объединения Волжского грузопассажирского пароходств с управлением в городе Горький и Волжского грузового пароходства с управлением в городе Куйбышев. Также были созданы и внесены в состав Волжского объединённого речного пароходства такие пароходства как Горьковское, Куйбышевское и Сталинградское линейные пароходства. Управление данного пароходства было решено сосредоточить в городе Горький. В последствии этот город моряки начнут называть «столицей» реки Волга [29].

Пристань Ставрополь-на-Волге стала играть большую роль в перевозках, в больших количествах грузов для народного хозяйства. С начала строительства в районе города Ставрополя Куйбышевского гидроузла перевезли бутового камня, щебня, речного песка и кварцевого песка из Дубовки, цемента, кирпича, пиломатериалов различного профиля металлов, а также оборудования в общем количестве более 16 миллионов тонн.

Речники приняли активное участие в наведение основания плотины для перекрытия Волги, строительстве дамб, подводных каналов и других сооружений гидроузла. Перекрытие Волги и образование Куйбышевского водохранилища создали новые условия плавания. За короткий промежуток времени были построены совершенно новые типы судов: теплоходов, барж, дизель-электроходов, ледоколов, могучих толкачей и крылатого скоростного флота для перевозки пассажиров [32].

(Приложение Б) Грузооборот пристани-порта Ставрополь.

Вместе с развитием нашего города развивался и наш речной порт [12]. «Приказ от 2.09.58 №370» начальника Волжского объединенного Речного пароходства «Об изменении пристани в речной порт Ставрополь» присваивает пристани Ставрополь новое значение – порт Ставрополь [22,17]. Вместо небольшой пристани на берегу Волги одновременно со

строительством Волжской ГЭС имени В.И. Ленина был построен порт Ставрополь, который вступил в число действующих предприятий Волжского объединённого речного пароходства и уже через 10 лет превратился в перворазрядный порт и вошёл в число крупнейших портов Волжского бассейна [12].

Это день рождения порта. Порт сыграл значительную роль в создании и становлении мощного промышленного потенциала города.

Имея удобное географическое расположение, соединяющее транспортные коридоры Север-Юг (водное сообщение) и Запад-Восток (железнодорожное сообщение), порт является крупным перевалочным транспортным узлом [17].

В 1953-1955 годах в ходе строительства Куйбышевской ГЭС к ней было перевезено много различных грузов. Первым в сентябре 1955 года через шлюзы ГЭС с секцией древесины прошёл теплоход РБТ-1 (капитан Ю.М. Сычѳв). В этот же период быстро развивались контейнерные перевозки, внедрялся высокопроизводительный гидромеханизированный способ добычи песка, который с глубины 14 метров вѳл земснаряд «Портовый-12», а с 1964 года тем же способом производил выгрузку уже добытого песка.

К 1958 году новое пароходство получило 34 трехпалубных теплохода проекта 588. С 1959 года с верфи в городе Комарно (ЧССР) в его распоряжение поступило 14 судов проекта 26-37, с верфи из Венгрии — двухпалубные теплоходы «Ангара» и другие теплоходы проекта 305.

Совершенно новым технологическим процессом в судоходстве не только в Куйбышевской области, но и, пожалуй, на всей Большой Волге стало шлюзование судов, то есть преодоление ими «водной лестницы» Куйбышевской ГЭС с перепадом высот 58 метров. До этого на реке достаточно широко использовалась только система шлюзов на канале «Москва-Волга», построенном в 30-х годах, однако большинству волжских

речников по этой трассе в то время ходить ещё не доводилось, по крайней мере, достаточно часто [10].

«В 1961 году вступил в работу первый землесосный снаряд МП-17, построенный судоремонтными мастерскими порта.»

«В 1963 году получен первый теплоход на подводных крыльях «Метеор-16» [32].

«Максим Горький», «Александр Пушкин» и «Лев Толстой» дополнили ряды пассажирского флота 60-х - 70-х годов. Они были построены на австрийской верфи *Österreichische Schiffswerften AG* и являлись судами повышенной комфортабельности. Теплоходы «Советская Россия» и некоторые другие в те же годы были построены на верфи Эльбевверфт Бойценбург (ГДР), «Валериан Куйбышев» и другие - на комарнинской верфи в ЧССР [39].

Самое масштабное пополнение речного флота пароходства приходится на 60-е годы, когда стали поступать буксиры-толкачи венгерской постройки нескольких серий типа «Киев», «Москва», «Рига», «Иваново» мощностью около 2000 л.с. и мелкосидящие буксиры австрийской постройки типа «Ялта» мощностью около 1500 л.с.

По объему транспортной продукции пароходство прочно занимает первое место на Волге с начала 50-х годов. В 70-е годы речной транспортный флот пароходства интенсивно обновлялся, и его суммарная грузоподъемность выросла в пять раз. В середине 70-х для работы с составами увеличенной грузоподъемности строится серия из 8 толкачей мощностью 3240 л.с. типа «Владимир Куриленко» для основной работы на, а в 80-е годы – серия из 10 судов типа «Запорожье» мощностью 2000 л.с. для основной работы.

В июне 1980 г. на судовой верфи общества «ОСВАГ» (Австрия) было построено головное судно новой серии речных сухогрузов-толкачей – «Капитан Антипов» грузоподъемностью 1634 тонн и мощностью двигателя 1544 кВт, названное в честь знаменитого дунайского капитана Н.И.

Антипова. Суда могли толкать караван барж типа «Европа». Вся серия включала 19 судов, и все они были названы именами легендарных работников парходства – руководителей, капитанов, механиков. Несамходные суда парходства все это время строились по типу унифицированной баржи-секции.

На верфи в Корнойбурге (Австрия) в 1987 г. было спущено на воду головное судно серии судововощевозов смешанного плавания «Георгий Агафонов» (длина 91,86 м, ширина 13,6 м, высота борта 4,9 м, осадка в грузу 3,3 м, грузоподъемность 1771 т, мощность двигателя 1500 кВт). Остальные 9 судов серии были построены в 1988 году.

С 50-х годов прошлого века вверх по Волге ведется поставка преимущественно нефти, нефтепродуктов, соли, гравия, угля, хлеба, цемента, металла, овощей, рыбы. В обратном направлении поставляются, то есть вниз по реке — лес, пиломатериалы, минерально-строительные грузы, промышленные материалы.

Вниз по течению по реке Кама ведется поставка различных видов груза, а именно угля, леса, пиломатериалов, серного колчедана, различных металлов, химических грузов, минерально-строительных материалов, нефти, нефтепродуктов. Соль, овощи, промышленные и продовольственные товары поставляются вверх по течению.

Разделение грузов на разные категории и ранняя планировка перевозок позволило оптимизировать работу речного транспорта. Наркомат водного транспорта был ответственен за планировку перевозки грузов общегосударственного значения (нефть, уголь, лес, металл, машины, зерно, хлопок, соль, руда и др.). Планированием перевозки обычных грузов, которые относились ко второй категории, занимались сами парходства. Эти действия нужны были для снижения простоев.

На всём отрезке Волги от Балакова до Куйбышева резко увеличилась ширина речного русла, а также многих волжских притоков. В связи с этим в Куйбышевском порту были образованы такие крупные, оснащенные

высокопроизводительной перегрузочной техникой подразделения, как Центральный грузовой район (1963-1968 годы), расположенный на стрелке рек Волги и Самары, и Сызранский речной порт (1969 год), а также произведена реконструкция участка Верхний Мол (1966-1967 годы) [33].

К открытию навигации 1954 г. закончена строительством первая очередь Камского гидроузла, положившего начало коренной реконструкции Камы. В 1955 г. завершено строительство Верхне-Свирского гидроузла, подпор которого перекрыл перекаты и пороги Верхней Свири [7].

К моменту окончательного заполнения водохранилища уже были полностью готовы судоходные шлюзы для пропуска судов через плотину. Как уже говорилось, бетонирование нижних шлюзов началось в декабре 1952 года, а верхних – в апреле 1954 года [10].

В ноябре-декабре того же года строители производили монтаж рабочих ворот на нижних шлюзах, что позволило 30 июля 1955 года пропустить через них первый пароход. На другой день состоялось официальное открытие временной судоходной трассы через плотину ГЭС [11].

Продолжалось интенсивное пополнение грузового и пассажирского транспортного флота. Серийно строились теплоходы грузоподъемностью от 150 до 600 т для перевозок грузов по боковым притокам и малым рекам, рефрижераторные суда грузоподъемностью от 150 до 300 т.

В пятую пятилетку доля металлических барж в общей грузоподъемности несамоходного флота превысила 50%. На заводе «Красное Сормово» построены первые речные ледоколы «Волга» и «Дон». Их использование позволило несколько ускорить открытие навигации.

Начался выпуск двухпалубных пароходов типа «Алексей Толстой» пассажироместимостью 360 чел., был построен дизель-электроход «Россия» - двухпалубное судно, рассчитанное на 250 пассажиров. Из ГДР начали поступать трехпалубные винтовые теплоходы типа «Родина» пассажироместимостью 367 чел. (скорость хода 24 км/ч). Новую серию

трехпалубных комфортабельных пассажирских судов открыли дизель-электроходы «Ленин» [7].

Помимо перегрузочных работ, связанных с эвакуационными перевозками, в механических мастерских порта приступили к выполнению оборонных заказов и ремонту боевой техники.

В целях повышения рентабельности работы в 1965 г. Минречфлотом было утверждено новое положение о порте и пристани.

Наряду с повышением интенсивности переработки грузов специалисты порта активизировали работу по внедрению механизации зачистки судов от остатков навалочных грузов.

Уровень комплексной механизации перегрузочных работ за семилетку возрос и составил в 1965 г. 92,7% против 81,5%, достигнутых в 1958 г.

«Приказом № 462 от 2 сентября 1964 начальника Волжского объединенного речного пароходства порт Ставрополь переименован в порт Тольятти». Порт Тольятти по грузообороту относился к первому разряду в составе грузового района и участка по добыче (гидравлической погрузке и выгрузке) и перевозке речных бетонных песков, причалов грузовладельцев (Жигулевского комбината стройматериалов, Жигулевского карьерного управления, хлебной базы, солебазы) и цеха по шлюзованию плотов и самоходных судов. Порт обслуживал участок Волги от пристани Подвалье и пристани Жигулевск на нижнем бьефе ГЭС [1].

На своем участке порт имел необходимое путевое хозяйство, акватории, рейды, подходные каналы и шлюзы. Причалы грузового района и грузовладельцев оснащены кранами, транспортерами, бульдозерами, экскаваторами, авто – и электропогрузчиками, подъездными авто и железными дорогами, транспортным и рейдовым флотом, судами и плавсредствами. На причалах в пределах порта производилась переработка и перевалка грузов в прямом водном, прямом заграничном и прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях: промоборудования, тарно-

штучных, железобетонных изделий, в контейнерах, автомашин, зерна, соли, угля, руд [32].

Обработка грузов производилась на 13 причалах. Порт обслуживал перевозку большого количества пассажиров через береговой вокзал на три причала, причал интуристов и 7 приписанных к порту пристаней и остановочных пунктов. Устав порта был утвержден постановлением «1801 от 15.10.1955 Совмина СССР».

«В 1957 г. шло шлюзование плотов объемом 10 млн. кубометров. На шлюзовании плотов работали 30 судов типа РБТ. Завод ртутных выпрямителей предъявил к перевозке водой вакуумные ртутные выпрямители. Выпрямители были упакованы в специальные высотой 3 метра резервуары-колбы, исключаящие при перевозке нарушения режима разреженного воздуха» [1].

Тем временем портовики уже начали принимать и выгружать суда с тяжеловесным оборудованием для строящегося Тольяттинского азотного завода [12]. После заканчивается строительство причалов азотно-тукового завода, что позволило дополнительно перевозить десятки 1000 т. азотных удобрений для полей Поволжья [18].

Продукцию завода Волгоцеммац – цементные печи, длиной 139 метров и диаметром 5 м, речники доставляли для Жигулевского комбината строительных материалов, в Новоульяновск, Балаково, в Египет и Европу на десятках судов. При погрузке использовались 50-тонные краны.

При строительстве Куйбышевского завода СК ректификационные колонны весом до 120 тонн доставлялись в Ставрополь водой – сплавом, и на специальных тележках тягачами перевозились на завод [1].

2.2. Основные направления деятельности речного порта в 1970-1991 гг.

«Тольяттинский порт - речные ворота города» [18].

В 70-х годах развернулось грандиозное строительство г. Тольятти. Период, который традиционно считается третьим рождением города, связан со строительством одного из крупнейших в стране заводов по производству легковых автомобилей – ВАЗа. Строительство завода началось в 1966 году в городе, который в то время уже носил название Тольятти. Ставрополь был переименован в 1964 году и получил новое название в честь Пальмиро Тольятти. Существенный вклад внесли работники порта и в строительство Волжского автозавода: речным транспортом были доставлены и портовиками перегружены в автотранспорт 75 тыс. т. тяжеловесного импортного оборудования, около 1 млн. т. деталей жилых домов и около 7,5 млн. т. строительных материалов. Город начал интенсивно развиваться, за год количество жителей в Тольятти выросло более чем в 2 раза. А через два года у Тольятти началась новая история, связанная со строительством Волжского Автомобильного Завода [33].

В связи со строительством ВАЗа порт был значительно расширен. Построены новые причалы, предназначенные для переработки грузов для автозавода, смонтированы мощные порталные краны. Изменился внешний облик порта. В место деревянного дебаркадера, в 1972 году построен современный береговой вокзал с шестиэтажной гостиницей, рестораном, зданием управления порта, благоустроенной набережной. На месте бывшего пустыря рядом с речным вокзалом возводится спортивный комплекс.

Грузооборот порта за восьмую пятилетку вырос в двое и получил дальнейшее развития в девятой пятилетке [18].

Сооружение завода и вывод его на полную мощность на прямую зависело от обеспечения рабочих жильем. Одновременно с возведением объектов автозавода началось строительство нового жилого района. Для изготовления и монтажа жилых домов был создан специальный домостроительный комбинат, кроме того, были привлечены строители из других городов. Несколько тысяч энтузиастов по собственной инициативе

прибыли на строительство. И все же строителей не хватало, а отставание в строительстве жилья создавало крайне напряженную ситуацию. Тогда был подключен коллектив автозавода [33].

Только за годы девятой пятилетки в нашем порту были введены в эксплуатацию более 3 км причалов и 6 порталных кранов, в том числе три крана по 16 т. Получено 4 новых современных буксирных судна. К услугам пассажиров – современный пассажирский вокзал с гостиницей на 100 мест.

Портовики активно участвовали в становлении промышленной индустрии нашего города, доставляя строительные материалы и оборудование.

Круглосуточно диспетчерский аппарат порта руководит движением флота в сложных гидрометеорологических условиях Куйбышевского водохранилища. Непростое наше хозяйство: в состав порта входят центральный грузовой район с пассажирским вокзалом, 7 пассажирскими остановочными пунктами и причалы 4-х промышленных предприятий, расположенные по обоим берегам водохранилища на расстоянии 100 км [12].

В порту почти полностью исключен ручной труд. Применение стотонных кранов «Деррик» позволяет грузить на суда крупнотоннажное негабаритное цементное оборудования, выпускаемое заводом «Волгоцеммаш» [18].

«С пуском автозавода через порт освоена перевозка легковых автомашин как на внутренний рынок, так и на экспорт, в страны Западной Европы в судах смешанного плавания [12]. Перевозка автомобилей «Жигули» осуществлялась в специальных контейнерах и судах [18]. У автовозов была увеличена вместимость автомобилей с 387 до 560. Грузовые автомобили и автошасси ГАЗа прибывавшие на судах, порт вагонами отправлял на автоагрегатные заводы Урала, в Среднюю Азию, Казахстан.

В 1971 г. от речного порта было передано на железную дорогу 4,1 тыс. автомашин. В 1970-е г. в порту годовой оборот грузов составлял 2 млн. тонн

или 56 тыс. вагонов. Серно-медная руда из Сибая, Учалов переваливались для перевозки в Воскресенск, Балаково, Горловку, Крым. Через порт на экспорт в Данию, Голландию, Италию шел колчедан из Ревды. В Москву и Горький отправлялся кузбасский уголь до 700 тыс. тонн.

Речной порт обслуживал четырнадцать причалов предприятий. Пассажиропоток речного порта за пятилетку (1966-1970 гг.) составил 1,2 млн. человек, а грузооборот составлял 35 млн. тонн [2].

Порт является практически единственным портом, способным принимать современный, большегрузный речной флот грузоподъемностью 5 тыс. тонн. В начале 70-х годов завершено строительство нового пассажирского вокзала. Было открыто большое количество пристаней, остановочных пунктов и пассажирских линий, что вызвало рост перевозок пассажиров, наибольший их объем был достигнут в 1965 году – 4371 тысяча пассажиров.

Интенсивно поступает мощный и крупнотоннажный грузовой флот: теплоходы и дизель-электроходы типа «РТ», «Шлюзовой», позднее «Волгарь» и «Урал». Большинство из них способны транспортировать одновременно две баржи. А также баржи грузоподъемностью 1000, 2500, 3750 и более тонн [20].

Открыты новые скоростные пассажирские линии на Ульяновск, Набережные Челны и Чебоксары с ежедневным отправлением теплоходов [12]. По громадной водной магистрали, включающей в себя Волго-Дон и Волго-Балт, непрерывно на протяжении всей навигации плывут суда. Они доставляют тольяттинским заводам и стройкам сырье и комплектующие изделия, увозят продукцию его предприятий, перевозят пассажиров.

Порт Тольятти стал огромной перевалочной базой на Волжском речном пути. С рудников среднего и южного Урала для предприятий Москвы и Донбасса перевозится серный колчедан, с Кольского полуострова на Магнитогорский металлургический комбинат - железорудный концентрат, а

из Магнитогорска в Ленинград - металл. Кузнецкий каменный уголь переваливается для бумажных комбинатов Кольского полуострова и коксовых печей Украины. Из Горького в среднюю Азию и Казахстан везут грузовые автомобили. Важную роль в работе речного узла играет район гидросооружений. Через шлюзы проходит до 7.000.000 кубометров древесины в плотках, много сухогрузного флота и пассажирских лайнеров [18].

Подразделение порта Тольятти, выполняющее пассажирские перевозки – Пассажирское управление (ранее – Пассажирское агентство) в плановом порядке получали теплоходы «Москвич», «ОМ», «Ракета», «Метеор», «Восход» и другие, а также двухпалубные дизель-электроходы типа «Россия», «Карелия» и другие (четыре единицы) [20].

В масштабах огромной страны пассажирский туристический флот был относительно невелик, хотя и постоянно развивался, особенно начиная с 1970-х годов, когда благодаря притоку в СССР нефтедолларов государство смогло начать масштабную программу обновления, размещая десятки заказов на зарубежных верфях.

Одним из этапов этого проекта стало строительство на верфи Slovenske lodenice в чехословацком городе Комарно серии из девяти речных теплоходов, предназначенных исключительно для туристических круизов. По первому судну, переданному советскому заказчику в 1976 году, этот тип кораблей получил название «Валериан Куйбышев», но неофициально за свой характерный облик с удлиненным корпусом и острым носом их прозвали «крокодилы». Одним из кораблей серии и стал теплоход «Александр Суворов», поступивший в Волжское пароходство в 1981 году [32].

Спустя год, в 1982-м, «Суворова» передали из Горького (сейчас Нижний Новгород) в Волго-Донское пароходство на замену ушедшему на Дальний Восток теплоходу «30 лет ГДР» и начали эксплуатировать на линии Ростов-на-Дону - Москва.

Начиная с середины 1960-х годов в СССР была запущена первая круизная линия, которая предназначалась для иностранных туристов, прибывающих в страну по линии Интуриста. Первым по волжско-донских круизах начал обслуживать иностранных гостей в 1965 году теплоход «Козьма Минин».

Маршрут, продолжительностью две недели, был достаточно необычен: Казань – Ростов-на-Дону, с остановками в Ульяновске, Тольятти и Волгограде. Кроме них, было еще несколько зеленых стоянок — ниже Ульяновска, выше Саратова и на Дону.

Сделано это было неспроста: заходов в Куйбышев (ныне Самара) и Саратов не было по причине наличия в этих городах предприятий оборонного профиля, поэтому массовое появление иностранных туристов было не просто нежелательно, а исключено. Даже эти города теплоходы проходили исключительно в темное время суток. Как раз для этого и существовали специальные стоянки, с помощью которых можно было «регулировать» ход.

Рейсы были односторонними, после прибытия в конечную точку маршрута туристов доставляли обратно в Москву на самолетах.

Кроме «Козьмы Минина» обслуживанием гостей из-за рубежа занимался и другой волжский трехпалубный теплоход — «Н. В. Гоголь». Оба судна были построены по проекту 588 на судовой верфи имени Матиаса Тезена в немецком городе Висмар в 1959-1960 годах, и числились в составе Волжского объединенного речного пароходства, порт приписки Горький.

Дизель-электроход «Ленин» был торжественно спущен на воду в 1958 году. Практически сразу это судно стало флагманом Волжской флотилии. По уровню комфорта в размещении пассажиров «Ленин» стал просто прорывом. Один лишь факт – впервые на речном круизном судне была установлена климатическая установка. Широкие прогулочные террасы, большие каюты, ценный древесный шпон и линкруст в отделке. а дизель-электроходах был даже полноценный кинотеатр со сценой, где проводились мероприятия и

встречи с туристами. Одновременно началось строительство второго дизель-электрохода «Совесткий союз».

Долгие годы дизель-электроходы «Ленин» и «Советский союз» были волжскими флагманами. Их уровень комфорта был широко известен среди речных пассажиров. «Ленин» традиционно открывал навигацию на Волге, этот выход из затона всегда совпадал с днем рождения самого Ленина – 22 апреля.

В 70-е годы на Волгу пришли новые немецкие теплоходы проекта 301. Интересен тот факт, что, занимаясь проектированием теплоходов 301 проекта, их создатель Фридрих Энкель неоднократно обращался к советским дизель-электроходам, как к эталонным на тот момент, но уже делал все нюансы пребывания пассажиров на борту с учетом достижений шагнувшей далеко вперед технологии. Ну, а к началу 80-х годов герои моего повествования всю работу на туристических рейсах по Волге.

Кроме ГДР, строительство двухпалубных пассажирских дизель-электроходов проекта 785 типа «Россия» класса «О» пассажировместимостью в каютах 155 чел. и трехпалубных судов проекта 26-37 типа «Октябрьская революция» класса «О» пассажировместимостью в каютах 336 чел. было развернуто в Чехословакии по чешским проектам.

Пассажирские суда для СССР строила также Венгрия: сначала пароходы проекта 727 класса «Р» пассажировместимостью в каютах 160 чел. (они эксплуатировались, в основном, на Оке, Вятке и других небольших реках), а потом теплоходы проекта 305 типа «Дунай» класса «О» пассажировместимостью в каютах 215 человек.

Эти же суда в разобранном виде доставлялись на различные реки Сибири и Дальнего Востока и там собирались на судостроительно-судоремонтных заводах. Необходимо отметить, что все эти суда имели места для сидения, что увеличивало пассажировместимость на скорых линиях примерно на 30-35%. По мере поступления нового флота, а также развития пассажирских перевозок скоростными судами, большая часть пассажирских

судов постройки 1950-1960-х годов оказалась использована на туристических перевозках.

В 1970-е годы началась постройка наиболее совершенного пассажирского флота, предназначенного исключительно для перевозки туристов. Это были, в первую очередь, четырехпалубные теплоходы проекта 301 класса «О» пассажироместимостью в каютах 360 чел. и проекта 302 класса «М» пассажироместимостью в каютах 332 чел. постройки ГДР. Во-вторых, это были четырехпалубные теплоходы проекта 92-016 класса «О» пассажироместимостью в каютах 400 чел. чешской постройки.

Необходимо отдельно отметить целое семейство пассажирских судов австрийской постройки, как наиболее совершенные и сбалансированные, но, в тоже время, и наиболее дорогие. Это, во-первых, теплоходы проекта Q-040 класса «О» пассажироместимостью в каютах 216 чел. для реки Волги и для Канала имени Москвы, во-вторых, это теплоходы проекта Q-056 класса «М» пассажироместимостью в каютах 250 чел. для сибирских рек. И в-третьих, это теплоходы проекта Q-065 класса «О» пассажироместимостью в каютах 180 чел. для рек с ограниченными габаритами судового хода [36].

За сорокапятилетний период послевоенного развития страны на территории России было построено всего три крупных пассажирских судна. Это два дизель-электрохода проекта 20 класса «О» пассажироместимостью в каютах 439 чел. разработки и постройки завода «Красное Сормово», которые строились около десяти лет, и правительственное судно «Россия» класса «М» пассажироместимостью 48 человек, построенное заводом им. Жданова (ныне Северная верфь) по проекту ЦКБ «Вымпел» (Горький). При этом в постройке «России» широко использовались зарубежные комплектующие, в первую очередь, санитарные модули в каюты.

После проектирования теплохода «Россия» в начале 1970-х годов его создатели предложили руководству тогдашнего Министерства речного флота РСФСР пустить в серию туристическое судно смешанного река-море плавания пассажироместимостью до 200 чел. на базе этого проекта. Такое

судно позволяло бы осуществлять туристические перевозки из Москвы до прибрежных частей внутренних морей: до Выборга, до портов Азовского моря, до Соловецкого архипелага.

Крупных пассажирских судов на акваториях рек и озер Российской Федерации было несколько сотен, и весь этот флот был загружен в течение навигации почти на 100%. При этом со временем произошло дифференцированное распределение пассажирских судов по бассейнам и городам в соответствии с их технико-экономическими и эксплуатационными особенностями.

Самое интересное, что до 1991 года линию Горький – Астрахань обслуживали пароходы 1907-1914 годов российской постройки. Именно их в 1984 году Эльдар Рязанов снимал в кинофильме «Жестокий романс». Впрочем, и до этого пароходы принимали постоянное участие в различных киносъемках. Путешествие на этих судах в подлинных интерьерах начала двадцатого века, в каютах со свежим воздухом в деревянных надстройках позволяло буквально перенестись в прошлое. Пароходы имели почти идеальное техническое состояние и приносили прибыль, так как их стоимость давно была амортизирована.

На Волге о них ходили легенды. В одной из этих легенд рассказывалось, что в середине 1970-х годов пароход «Спартак» сормовской постройки 1914 года, наверстывая отставание в расписании, прямо перед приходом в г. Горький легко обогнал флагмана Волжского объединенного пароходства дизель-электроход «Ленин», известного своими высокими ходовыми качествами [20].

Суда находились на отстое, ремонте и техническом обслуживании на специализированных судоремонтных заводах, где они, в основном, были подобраны по проектам, что существенно упрощало и удешевляло ремонт, техническое обслуживание и обеспечение запасными частями.

Необходимо отметить, что при этом туристические перевозки (но не пассажирские перевозки на скорых линиях) были планово-убыточными, и

компенсировались пароходствами за счет скоростных пассажирских перевозок, пассажирских и грузопассажирских перевозок, а также грузовых перевозок.

Два теплохода проекта Q-040 «Максим Горький» и «Александр Пушкин» зарабатывали стране валюту, обслуживая линию «Интуриста» Казань – Ростов-на-Дону, так как река Волга выше Казани для иностранных граждан была закрыта.

Определенную часть туристических перевозок внутренним водным транспортом принимали на себя пассажирские суда, предназначенные для пригородных и внутригородских линий, в первую очередь, теплоходы проекта P51Э «Москва», проекта P118 «Фонтанка», а также скоростные суда проектов 946 и P83 «Заря» и СПК проекта 340 «Ракета» и проекта 342 «Метеор» и некоторые другие.

Существовала достаточно сбалансированная система подготовки кадров для крупного туристического флота. Необходимо понимать, что до капитана крупного пассажирского судна судоводитель рос полжизни, а то и больше. И далеко не у всех это получалось. На должности капитана требовалось умение командовать большими экипажами (80-100 чел.). Необходима была готовность принимать на себя ответственность за жизни почти пятисот людей, находящихся на борту [32].

И просто было необходимо мастерство судоводителя, так как в сложных навигационных условиях (а их на реке хватает) капитан брал управление судном на себя. Поэтому в 1970-1980-е годы капитаны крупных пассажирских судов входили в номенклатуру министра речного флота РСФСР, то есть при назначении на должность утверждались на Коллегии министерства. При этом их предыдущий трудовой путь был предметом детального рассмотрения соответствующих подразделений пароходства и министерства.

А их работа на этом ответственном посту являлась предметом пристального наблюдения со стороны всех контролирующих органов,

которых в то время было не меньше, чем теперь, а возможно, и больше. Судоводители имели в те годы право на льготную пенсию на пять лет раньше, чем по общему правилу. Весьма похожие требования предъявлялись к остальному командному составу крупного пассажирского флота, а при существенном «отклонении от курса» виновного ждало списание на грузовой флот или на берег.

Командные профессии на крупных пассажирских судах считались престижными, люди дорожили своим местом работы. Поэтому выпускники судоводительских специальностей высших учебных заведений могли рассчитывать исключительно на место рулевого крупного пассажирского судна (без совмещения профессий) и должны были проработать не менее 3-5 лет до назначения на должность третьего штурмана. Для сравнения, на грузовом флоте молодые специалисты сразу назначались вторыми штурманами. Машинные команды также демонстрировали образцы стабильности.

Командный состав крупных пассажирских судов в ряде случаев, как правило, по семейным обстоятельствам (подросли дети и пр.), переводился на скоростной флот без потери группы (например, мощность СПК «Ракета» проекта 340 и мощность двухпалубного пассажирского судна проекта 305 одинакова) и, соответственно, зарплаты. Все это, в целом, обеспечивало необходимую безопасность эксплуатации крупных пассажирских судов.

Из крупных катастроф этого периода можно назвать, пожалуй, только аварию пассажирского теплохода проекта 92-016 «Александр Суворов» в 1983 году в Ульяновске, которую условно можно списать на «человеческий фактор». Справедливости ради, нужно отметить, что причины аварии так и остались неизвестными.

Постоянный дефицит на туристическом флоте составляли лишь массовые профессии — матросы и проводники (точнее, проводницы), а также официантки ресторанов. На эту достаточно тяжелую работу шла, в основном, молодежь. При этом должности проводниц и официанток часто

занимали жены командного состава теплохода, а также дочери среднего инженерно-технического звена судоремонтных заводов, к которым были приписаны теплоходы.

Питание на борту туристического судна обеспечивали управления рабочего снабжения пароходств через систему складов в большинстве портов по маршруту движения. Это позволяло поставлять на борт, в том числе, молочную скоропортящуюся продукцию и хлеб практически ежедневно, в крайнем случае, через один-два дня. В сезон, особенно в низовьях Волги, у совхозов и колхозов закупались огурцы, помидоры, арбузы, дыни и другая сельскохозяйственная продукция. Все эти мероприятия обеспечивали туристам трех, а на некоторых маршрутах и четырехразовое питание с меню, предлагающим выбор из двух-трех блюд.

Ежедневный туристический досуг на берегу обеспечивался экскурсионным обслуживанием по договорам с соответствующим Советом по туризму и экскурсиям, на территории которого в этот момент находится теплоход. Экскурсии в большинстве своем, были автобусными и очень редко, пешеходными (как правило, в маленьких городах типа Плеса-на-Волге). Кроме того, методист маршрута постоянно обеспечивал досуг туристов на борту, давал по трансляции путевую информацию. В понятие досуга входил почти ежедневный просмотр кинофильмов, а также различные культурно-массовые мероприятия, включая «Праздник Нептуна» [36].

4 июля 1976 г. наша страна впервые отмечала День работников морского и речного флота. Символично, что Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении этого Всесоюзного праздника был обнародован 23 февраля 1976 года, в канун открытия исторического XXV съезда КПСС. Трудящиеся водного транспорта видят в установлении их профессионального праздника ещё одно проявление заботы партии и правительства о моряках и речниках, высокую оценку их вклада в экономику страны [12].

В техническом парке Тольяттинского порта на 1991 год числилось я свыше 100 единиц флота: пассажирского, транспортного буксирного, самоходного, вспомогательного и специального. В порту организовано 10 механизированных грузовых причалов общей протяженностью 1495 п. м, на которых работают 35 порталных кранов. Для организации сложного процесса гидромеханизированной добычи и выгрузки песка на балансе предприятия находились землесосы и гидроперегрузатели, для переработки грузов на отдаленных причалах — плавучие мобильные краны [36].

«Речной порт Тольятти - грузопассажирский порт, расположенный на реке Волга в акватории Куйбышевского водохранилища. Тольяттинский речной порт состоит из грузового и пассажирского районов. Объединённый грузовой район состоит из 8 причалов общей протяжённостью 1272 метра - 2 нефтеналивных, 2 сухогрузных, причалов леса, соли, хлебных грузов и ОАО «ТоАЗ»; торца - 80 метров и ремонтно-отстойного пункта — 100 метров». Способен принимать суда класса «река-море».

В пассажирском районе 1972 г. был построен речной вокзал. Постройка этого здания была приурочена к 50-летию СССР. Речной вокзал обладал пропускной способностью 200 пассажиров в сутки, также имелись здания управления и гостиница на 100 мест. Прибытие и отправление пассажирских судов производились посредством капитального причала длиной и двух железнодорожных понтонов» [9].

От основного речного порта (в Комсомольском районе города) курсируют суда: по внутриобластной линии Тольятти — Подвалье с промежуточными остановками Автоград, Климовка, Новодевичье; по 2-м пригородным линиям: Тольятти — Жигули — Берёзовка, Тольятти — Жигули — Берёзовка — Усолье [32].

Причал в Комсомольском районе, обслуживал паром для связи полуострова Копылово с посёлком Шлюзовой, а также причал «Автоград», расположенный в Автозаводском районе Тольятти [9].

Слова глубокой признательности и благодарности следует сказать в адрес наших ветеранов, много и добросовестно потрудившихся в порту, и ныне пенсионерам: кавалерам ордена Ленина М. В. Макарову, Ф.Г. Купышеву, С.Е. Люлину, а также С.П. Трофимову, С.В. Павлову, В.Ф. Князеву и многим другим.

Соревнуясь за достойную встречу XXV съезда КПСС, коллектив порта успешно, по всем показателям, выполнял задания 1975 г. девятой пятилетки и первого квартала 1976 г. Достаточно сказать, что только за годы девятой пятилетки по порту увеличилось отправления грузов на 46 %, отправление пассажиров на 41 %, переработка грузов на 29 %, а грузооборот порта возрос на 25 %. Внедрение передовых методов организации производства и труда, - таких, как работа всех причалов порта в оптимальном режиме, внедрение метода укрепленных комплексных бригад портовых рабочих, позволило существенно повысить интенсивность грузовых работ и сократить время погрузки-выгрузки судов и вагонов. За пятилетку среднее время обработки флота сокращено на 48 %.

Наилучших результатов выполнения пятилетнего плана достигли пристань Жигулёвск (начальник П.Н. Макаров), коллектив портфлота (Г.С. Васильев), пассажирского вокзала(В.В. Сквородин), грузового района (А.К. Асламов), участка N2 (Г.П. Кислов), комплексная бригада портовых рабочих, возглавляемая кавалером ордена Трудового Красного знамени В.М. Костиковым, экипажи судов, которыми руководят капитаны В.А. Рубцов, А.Д. Жуков, А.И. Ермаков, А.В. Золотенков, Б.И. Таланов, С.Н. Шабров, Г.П. Белов, В.С. Тагаев, В.В. Хватов, крановщики В.Т. Петросян, Г.Н. Фокеев, А.С. Латухин, Н.И. Вязовой.

Большие задачи поставлены перед коллективом порта на 1976 г. и десятую пятилетку.

Очень трудным для речников был второй квартал из-за необычайного мелководья навигации открылась в среднем по порту на 20 дней позже обычного. Но и в этих трудных гидрологических условиях ряд передовых

коллективов, претворяя в жизнь решение XXV съезда КПСС, успешно справился с выполнением плана. Портовики сократили время обработки флота только за второй квартал в среднем на 10-12 % против плана и сэкономили 220 000 тоннаже-суток.

Большой отряд речников работает на Тольяттинском судоремонтно-механическом заводе, на балансе которого находится около 100 самоходных грузовых судов. Всего в Тольятти трудится более 3500 речников.

За высокие показатели в труде 66 тружеников завода отмечены орденами и медалями, а старший механик теплохода «17-й съезд ВЛКСМ» С.А. Солкин удостоен звания Героя Социалистического Труда.

89 наших речников и судоремонтников за годы девятой пятилетки удостоены звания «Ударник девятой пятилетки», 40 – звания «Отличник социалистического соревнования», 60 работников заслужили звание «Лучший по профессии». В этом году мы первыми на Волге сдали флот в техническую эксплуатацию.

А вот итоги работы за первое полугодие: план по реализации продукции выполнен на 100,4%, по товарной продукции – на 102,1% и по производительности труда – на 100,3% [12].

Наличие судоходных водных магистралей определило активное развитие речного порта г. Тольятти на протяжении всего времени его существования. На формирование речного порта Тольятти оказали влияние многообразные факторы экономического и социального характера. Они предопределили нынешнее месторасположение и роль речного порта в городской структуре и истории.

Рост рабочих мест и строительство новых заводов, таких как Волжский Автомобильный Завод, Волгоцеммаш, Тольяттиазот в Тольятти начали оказывать давление на работу порта и связанной с ним транспортной инфраструктуры. В порту не хватало места для складирования увеличенного объема принимаемого и отправляемого груза. Растущий пассажиропоток требовал открытия новых скоростных направлений, что повлекло за собой

формирование маршрутов до городов Ульяновск, Набережные Челны, Чебоксары. Благодаря удобному географическому расположению на пути транспортного коридора Север-Юг (водное сообщение) и Запад-Восток (железнодорожное сообщение), порт стал крупным перевалочным транспортным узлом. Развитие и увеличение отрасли речных грузоперевозок требовали наличия речного порта с высокой пропускной способностью. В связи с этим в 1952 г. было принято решение о модернизации речного порта.

Речной порт представлял собой комплекс из пассажирского терминала и грузового терминала, которые располагался на искусственном пирсе большой протяженностью. Данный комплекс состоял из главного здания речного вокзала, касс, складов, порталных кранов, зарядной станции, ремонтно-механических мастерских.

Развитие Тольяттинского речного порта было планомерно реализовано не только благодаря появлению Куйбышевского водохранилища. Его роль существенно возросла в связи с развитием г. Тольятти, увеличением территориальных границ города и его промышленного потенциала.

Для максимальной реализации возможностей нового порта была проведена большая инженерная модернизация: укрепили береговую линию, углубили бассейн, сформировали новые волнорезы, соорудили дамбы. Одновременно с данными работами происходило формирование транспортной сети и инфраструктуры.

Заключение

Благодаря постановлению, принятому в 1947 г. Совмином СССР «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта» грузопассажирские речные перевозки и речной флот в целом обрели свое будущее существование. Главному военно-речному управлению Министерства речного флота было поручено осуществить глубокую модернизацию речного пароходства.

Пристань Ставрополь-на-Волге стала играть большую роль в перевозках, в больших количествах грузов для народного хозяйства. С начала строительства в районе города Ставрополя Куйбышевского гидроузла перевезли бутового камня, щебня, речного песка и кварцевого песка из Дубовки, цемента, кирпича, пиломатериалов различного профиля металлов, а также оборудования в общем количестве более 16 миллионов тонн.

Речники приняли активное участие в наведение основания плотины для перекрытия Волги, строительстве дамб, подводных каналов и других сооружений гидроузла. Перекрытие Волги и образование Куйбышевского водохранилища создали новые условия плавания. За короткий промежуток времени были построены совершенно новые типы судов: теплоходов, барж, дизель-электроходов, ледоколов, могучих толкачей и крылатого скоростного флота для перевозки пассажиров.

В 1953-1955 годах в ходе строительства Куйбышевской ГЭС к ней было перевезено много различных грузов. Первым в сентябре 1955 года через шлюзы ГЭС с секцией древесины прошёл теплоход РБТ-1 (капитан Ю.М. Сычѳв). В этот же период быстро развивались контейнерные перевозки, внедрялся высокопроизводительный гидромеханизированный способ добычи песка, который с глубины 14 метров вѳл земснаряд «Портовый-12», а с 1964 года тем же способом производил выгрузку уже добытого песка.

«Приказ от 2.09.58 №370» начальника Волжского объединенного Речного пароходства «Об изменении пристани в речной порт Ставрополь»

присваивает пристани Ставрополь новое значение – порт Ставрополь [22]. После этого совместно со строительством Волжской ГЭС начинается строительство порта Ставрополь. «Приказом № 462 от 2 сентября 1964 начальника Волжского объединенного речного пароходства порт Ставрополь переименован в порт Тольятти».

В 70-х годах развернулось грандиозное строительство г. Тольятти. Период, который традиционно считается третьим рождением города, связан со строительством одного из крупнейших в стране заводов по производству легковых автомобилей – ВАЗа. Строительство завода началось в 1966 году в городе, который в то время уже носил название Тольятти. Порту было поручено обеспечить минерально-строительными материалами новые объекты. Ежедневно в порт прибывали суда и нескончаемым потоком автомашины увозили из порта песок, гравий, щебень.

Интенсивно поступает мощный и крупнотоннажный грузовой флот: теплоходы и дизель-электроходы типа «РТ», «Шлюзовой», позднее «Волгарь» и «Урал». Большинство из них способны транспортировать одновременно две баржи. А также баржи грузоподъемностью 1000, 2500, 3750 и более тонн.

Порт Тольятти стал огромной перевалочной базой на Волжском речном пути. С рудников среднего и южного Урала для предприятий Москвы и Донбасса перевозится серный колчедан, с Кольского полуострова на Магнитогорский металлургический комбинат - железорудный концентрат, а из Магнитогорска в Ленинград - металл. Кузнецкий каменный уголь переваливается для бумажных комбинатов Кольского полуострова и коксовых печей Украины. Из Горького в среднюю Азию и Казахстан везут грузовые автомобили. Продукцию Волжского Автомобильного Завода отправляют в различные регионы и в Европейские страны. Важную роль в работе речного узла играет район гидросооружений. Через шлюзы проходит до 7.000.000 кубометров древесины в плотках, много сухогрузного флота и пассажирских лайнеров [18]. Пассажирское подразделение порта Тольятти

выполняло пассажирские перевозки, организовывали туристические маршруты.

Прежде всего, речные перевозки в г. Тольятти обязаны существованием богатейшей сети сообщающихся водных артерий. Было бы неразумно не использовать естественные пути транспортного сообщения, ведь такой способ перемещения объектов по воде очень выручает, если нет необходимости в быстрой доставке, а получатель находится недалеко от реки. Например, рационально применять данный метод трансфера с целью доставки строительных материалов, насыпных грузов, нефти, нефтепродуктов и прочих объектов, которые нетребовательны к условиям содержания и не привязаны к определённым срокам поставки.

Также грузоперевозки внутренним водным транспортом являются частью мультимодальных транспортировок, когда транспортных средств, перевозящих один и тот же товар больше одного. Главную роль в востребованности водного типа трансфера играет дешевизна, поскольку по другим критериям речные перевозки явно проигрывают. Но даже с учётом имеющихся недостатков, в числе которых также сезонность услуги, этот способ всё ещё имеет спрос, и государство планирует развитие отрасли в ближайшие годы.

Перевозка грузов по реке является достаточно выгодным предприятием, если стоит задача экономии денежных средств, поскольку имеет самую низкую себестоимость из всех существующих способов транспортировки. Трансфер строительных материалов и других объектов обходится в 2-3 раза дешевле, чем по железнодорожным путям аналогичного маршрута.

К тому же, благодаря разветвлённой речной сети первоначальные затраты на организацию судоходства мизерны в сравнении с построением железнодорожных путей и магистралей. В некоторых регионах России роль речных грузоперевозок неопределима, но ввиду ограниченности маршрутов

вследствие географического расположения присутствует необходимость проведения судоходных каналов и применения мультимодальных перевозок.

Речной транспорт функционирует преимущественно вдоль меридиана, что обусловило грузооборот между северными и южными регионами государства, тогда как основные потоки грузов курсируют в широтном направлении. К недостаткам относится сезонность услуги грузоперевозок, небольшая скорость движения, особенно вверх по течению и преклонный по возрасту львиной доли имеющихся судов, который уже перевалил за 15 лет, а согласно международным соглашениям для транспорта старше этой отметки вход в иностранные порты ограничен, а иногда и запрещён.

Совершенно новым технологическим процессом в судоходстве не только в Куйбышевской области, но и, пожалуй, на всей Большой Волге стало шлюзование судов, то есть преодоление ими «водной лестницы» Куйбышевской ГЭС с перепадом высот 58 метров. До этого на реке достаточно широко использовалась только система шлюзов на канале «Москва-Волга», построенном в 30-х годах, однако большинству волжских речников по этой трассе в то время ходить ещё не доводилось, по крайней мере, достаточно часто.

Увеличение пропускной способности причалов и повышение уровня механизации перегрузочных работ оставалось главной задачей в области развития хозяйства порта, при этом важное значение придавалось улучшению организации работ, распространению передовых приемов труда рабочих и коллективов.

Наряду с повышением интенсивности переработки грузов специалисты порта активизировали работу по внедрению механизации зачистки судов от остатков навалочных грузов.

В истории порта навсегда останутся имена капитанов-судоводителей, кому довелось осваивать в работе этот флот.

Список используемых источников

1. Администрация городского округа Тольятти/ Из фондов архива. ОАО «Порт Тольятти» [Электронный ресурс]. URL: <https://tgl.ru/structure/department/promyshlennost/210/> (дата обращения: 18.02.2020).
2. Администрация городского округа Тольятти/ОАО "АВТОВАЗ"ОАО [Электронный ресурс]. URL: <https://tgl.ru/print/s/491/#2> (дата обращения: 18.02.2020).
3. Амусин М.Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР. М.: Речной транспорт, 1963. 238 с.
4. Амусин М.Д. и др. Речной транспорт за 50 лет Советской власти; под ред. М. С. Назаров. М.: Транспорт, 1967. 336 с.
5. Бабичев С.А. С Днем Работника речного и морского флота. [Электронный ресурс]. URL: <https://cont.ws/post/310568> (дата обращения: 18.02.2020).
6. Большая энциклопедия транспорта. В 8 томах. Том 6. Речной транспорт. М.: Элмор, 1998. 328 с.
7. Булатов В.В. // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4, История. Регионоведение. Международные отношения, 2016. № 1 (37). С. 75-84.
8. Все о водном транспорте. Полезные статьи, развитие водного транспорта в России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.wt.matrixplus.ru/statriver06.htm> (дата обращения: 18.02.2020).
9. Гоманенко О.А. К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период НЭПа и первой пятилетки. Научный диалог. Выпуск № 5, 2017.

10. Дума городского округа Тольятти/Речной порт Тольятти [Электронный ресурс] URL: <http://dumatlt.ru/city/turizm> (дата обращения: 18.02.2020).
11. Ерофеев В. Историческая Самара. По волге матушке. [Электронный ресурс]. URL: <http://xn----7sbbaazuatxpyidedi7gqh.xn--plai/> (дата обращения: 28.04.2020).
12. Ерофеев В. Как строилась Жигулевская ГЭС [Электронный ресурс]. URL: <http://gubernya63.ru/dostoprimechatelnosti/madein/ges.html?template=95> (дата обращения: 12.02.2020).
13. За коммунизм. г. Тольятти: подшивка газет, 1976г.
14. Казанцев, С.С. Слуцкий А.М. Научная организация труда на речном транспорте. М.: Транспорт, 1983. 224 с.
15. Колбасникова М.А. Становление и развитие речного транспорта России (Краткий исторический очерк). [Электронный ресурс]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=20308987> (дата обращения: 18.02.2020).
16. 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.
17. Московский Комсомолец в Саратове. [Электронный ресурс]. URL: <http://m.saratovnews.ru/newspaper/article/2015/08/19/harakter-i-farvater-istinnyh-voljan/> (дата обращения: 18.02.2020).
18. ОАО «Порт Тольятти» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.porttlt.ru> (дата обращения: 14.04.2020).
19. Оболонков Н., Кашунин Б. и др. Город Тольятти. Историко-экономический очерк. Издание второе. Куйбышев: Куйбышевское книжное издательство, 1957. 152 с.
20. Об образовании Горьковского районного управления Волжского грузового пароходства (апрель 1948 г. – октябрь 1954 г.). ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 12. Д. 1. Л. 43, 49.

21. Павлов А.С. Волга от истока до устья: Путеводитель. Самара: Национальное книжное издательство «Бичик», 1994. 52 с.
22. Педанов Д.Б., Халин А.А. Становление Волжского Объединенного Речного Пароходства: история создания (1945–1954 гг.) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37629893> (дата обращения: 18.02.2020).
23. Порт Тольятти Волжского объединенного речного пароходства. Для постоянного срока хранения. Ф. Р-234. Оп.1 Д.13.
24. Приказы Министра речного флота СССР. 1954 г. Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. Р-1631. Оп. 7. Д. 1992; Д. 1. Л. 3
25. Проскуряков Б.В. Кадровое обеспечение Сургутского речного порта в 1965- 1975 гг. // Вестник Томского государственного университета, 2018. № 433. С. 99-103.
26. Речное судоходство в России; под ред. М.Н. Чеботарева. М.: Транспорт, 1985. 352 с.
27. Речной флот СССР в 60-80е годы XX века [Электронный ресурс] URL: <https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=61386> (дата обращения: 18.04.2020).
28. Рычков И.А. Два капитана и их корабли: из истории Волжского пароходства. [Электронный доступ]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35624756> (дата обращения: 24.04.2020).
29. Селезнева Н., Скобелева И., Найденова Г. Развивать хозяйственный расчет // Речной транспорт, 1990. № 12. С. 26.
30. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981. 328 с.
31. Совмин СССР. О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта: утв. Постановлением от N 3092 от 01.09.1947.
32. Справка по Тольяттинскому речному порту. Текущий архив Тольяттинского речного порта, 1996. № 9. С. 2.

33. Транспорт России. Исторические очерки. Транспортная система – основа экономики России (1956-2009 гг.) / под ред. Т.Л. Пашковой. М.: ООО «Издательство «Пан пресс», 2009. 542 с.

34. Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918-1955 гг.) / под ред. Т.Л. Пашковой. М.: ООО «Издательство «Пан пресс», 2009. 446 с.

35. Труханович Л. В. Щур Д.Л. Морской и речной транспорт. М.: Финпресс, 2009. 160 с.

36. Францев М. Развитие речного туризма в России [Электронный доступ]. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/razvitie_rechnogo_turizma_v_rossii_prodlzhenie_razgovora.html (дата обращения: 24.04.2020).

37. Чеботарев М.Н. Абоймов А.Н., Амусин М.Д. и др. Советский речной транспорт в Великой отечественной войне. М.: Машиностроение, 1981. 330 с.

38. Шимко А. М. Речной транспорт Западной Сибири в 1946-1960 гг. (тенденции социально-экономического развития). Новосибирск, 2002. 184 с.

39. Энциклопедия речного транспорта. Т.1. М.: Гипроречтранс, 2011. 508 с.

Приложение А

Количество судов смешанного река-море плавания, а также речные суда и суда для работы в устьях Сибирских рек

Проект	Название проекта	Число судов проекта
781	Балтийский	72
613; 620	Балтийский (Финский)	16
2-95; 2-95А; 2 95А/Р	Волго-Балт (Чехословацкий)	144
1557	Сормовский	82
488/А; 488/АМ2; 488/АМ4	Сормовский (Португальский)	23
614	Сормовский (Болгарский)	6
92 040	Амур (Чехословакия)	34
19610; 19611	Волга	17
285; 289; 787	Ладога (Финляндия)	27
1553; 1570	Нефтерудовоз	58
292; 0225	Сибирский (Финляндия)	33
	Всего судов река-море	512
791	Волго-Балт	39
1810; 1814	Морской (Финляндия)	22
1743; 17431	Омский (СССР и Румыния)	125
326; 326.1	СТК (ГДР)	56
19620; 191; Р 168/К 90	СТ (СССР и Югославия)	77
05074; 05074М	Волжский	51
507В; 1565; 1565М; М1565; М1565А	Волго-Дон (СССР и Румыния)	198
Всего речных и река-море судов, пригодных для модернизации		568
Всего река-море судов для перевозок		1080

Приложение Б

Грузооборот пристани-порта Ставрополь

Год	Грузооборот по прибытию в тысячах тонн	Грузооборот по отправлению	Общий грузооборот	Перевозки людей
1952	48,3	42,8	91,1	183000
1953	552,1	600,7	1152,8	
1957			2490	206
1965			3929	450000