

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)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «История становления и развития речного порта города Тольятти Самарской области 1958-2023гг.»

Обучающийся

М.В. Комплектова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

д. и. н., доцент кафедры В. А. Гуров

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

Тольятти 2023

Аннотация

Цель исследования: изучить историю становления речного порта города Тольятти Самарской области 1958-2023гг., и проследить его развитие.

Для достижения поставленных целей определены следующие задачи:

- проследить образование и становление первых пристаней г. Ставрополя на-Волге;
- исследовать развитие речного судоходства в г. Ставрополь и г. Тольятти;
- рассмотреть причины становления и дальнейшее развитие волжского речного транспорта в АОО «Порт Тольятти», изучить специфику его работы;
- определить роль и влияние «Порта Тольятти» на развитие социально-экономической сферы г.о. Тольятти.

В первой главе работы изучено развитие волжского судоходства в период Имперской России на примере г. Ставрополя-на-Волге, а также становление первых пристаней и речного судоходства в г. Ставрополь и г.Тольятти.

Во второй главе работы рассмотрена история становления и поэтапного развития ПАО «Порт Тольятти» в различных аспектах; выявлена роль и влияние речного порта на развитие социально-экономической сферы г.Тольятти.

В заключении представлены выводы по итогам проведенного исследования.

Структура работы включает в себя введение, две главы, состоящих их четырех параграфов, заключение, список использованных источников и литературы и приложений.

Объем выполненной работы: 53 страницы с приложениями.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 История Волжского судоходства в период Имперской России и СССР (На примере г. Ставрополя-на-Волге 1737-1958 гг.).....	11
1.1. Становление первых пристаней г. Ставрополя-на-Волге 1737-1958 гг.....	11
1.2. Развитие речного судоходства в г. Ставрополь и г. Тольятти в период 1843-1958 гг.....	16
Глава 2 Волжский речной транспорт в советский и постсоветский период развития в Самарской области (на примере Тольяттинского речного порта 1958-2023 гг.).....	22
2.1 Становление и развитие АОО «Порт Тольятти» в 1958-1992 гг.....	22
2.2. Роль и влияние «Порта Тольятти» на развитие социально- экономической сферы г.о. Тольятти в Самарской области 1992-2023 гг.....	31
Заключение.....	38
Список используемой литературы и используемых источников.....	43
Приложение А Список источников.....	48
Приложение Б Интервью с В. Н. Чучкаловой.....	50
Приложение В Фотографии речного порта.....	52

Введение

Актуальность данной темы заключается в том, что речные порты представляют собой основную часть транспортного комплекса на различных водных путях и их действенное функционирование воздействует на развитие речного транспорта и транспортных узлов, а также функционирование всей экономической сферы страны.

Перевозка товаров и в целом каких-либо грузов по водным путям – это наиболее древний, а ранее и единственный в своем роде способ доставки, по которым текущий тип услуг и на сегодняшний день является актуальным.

Водный транспорт продолжает активно использоваться гражданами и организациями с целью выполнения разнообразных пассажирских и грузовых транспортировок. Неотъемлемой частью такого типа транспорта, которой обеспечивает его полное использование, является порт. В первую очередь, речные порты благоустроены и снабжены всем необходимым для того, чтобы удовлетворять потребность граждан в перемещении, обслуживать суда, осуществлять деятельность, касающуюся погрузки, выгрузки, приему, хранению, а также выдаче грузов.

Объектом данного исследования является речной порт Тольятти.

Предметом является создание, становление и развитие речного порта города Тольятти Самарской области в 1958-2023 гг.

Хронологические рамки – 1958-2023 гг. Выбор нижней границы обусловлен преобразованием пристани в речной порт Ставрополь. Верхняя граница обусловлена развитием порта Тольятти до нынешних дней.

Территориальные рамки исследования определяются границами территории города Тольятти (г.Ставрополь-на-Волге).

Степень изученности проблемы. Теоретической основой работы явились труды отечественных историков, изучавших вопросы развития и становления речных портов в России и Волжского судоходства в целом. Такие ученые, как Т.Л. Пашкова, М.Н. Чеботарев, А.С. Павлов, непосредственно

являются специалистами в области речных портов и грузоперевозок. Однако данные работы исследователей относятся к советскому периоду истории. В настоящее время, в связи с быстрым ростом речных перевозок и развитием промышленности г. Тольятти, актуальными становятся вопросы становления и формирования речного порта г. Ставрополя-Тольятти, как времени максимального его развития. Для того чтобы проанализировать и в последующем раскрыть тему данной работы необходимо изучить историографию.

Историографию нашего исследования можно условно разделить на три периода:

- дореволюционный,
- советский,
- постсоветский (современный).

К дореволюционной историографии можно отнести работу С. М. Житкова, который в своем труде «Краткое обозрение водных путей России. Для техников путей сообщения» [17] рассматривает схему внутренних путей Российской Империи, затрагивая непосредственно и Волжский путь, а также историю формирования транспортных узлов и значение их в экономической сфере страны, в особенности в послереформенный период. Также в труде дается описание становления и работы ведущих пароводных обществ на реке Волге. В книге И. Ф. Барковского «Пути и способы перевозки грузов с низовых пристаней Волги к С.-Петербургу» [2] анализируются пути и способы перевозки различных грузов с пристаней Волги. Кроме того, автор обращается к вопросам отрасли судостроения на волжских путях и дает им свою оценку в данный период. Для изучения особенностей рассматриваемого периода интересна работа М. Д. Чулкова «Историческое описание российской коммерции» [56], в которой впервые была предпринята попытка предоставить анализ судостроению на внутренних путях. Также стоит отметить исследование В. Ю. Руммеля и А. В. Силичь «Материалы для описания

русских портов и историй их сооружения» [46]. В их работе подробно описывается устройство пристаней и деятельность портов Имперской России.

К советской историографии относится фундаментальный труд И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство» [60], который был издан в 1927 году. Автор рассказывает о становлении и развитии судостроения и судоходства в Волжском бассейне с древнейших времен до первой четверти XX века. В работе детально прослеживается история возникновения крупных волжских судоходных компаний и судовладельцев в середине XIX – начале XX веков. Кроме того, здесь подробно изложено законодательство в сфере речного судоходства. В коллективном труде М. Н. Чеботарева, М. Д. Амузина, Б. В. Богданова – «Речное судоходство в России» [54], вышедшем в 1985 году, дается история транспорта на внутренних водных путях России до революции 1917 года. Здесь же освещена тема деятельности судоходства, его устройства, появления технической модернизации парового флота, зарождение и дальнейшее развитие судоходных предприятий. Стоит также отметить и труд Ф. М. Шихеева, Б. Ф. Горюнова «Устройство морских портов» [59], в котором представлены общие сведения о портах и их эксплуатации. Авторы в своей работе подробно рассмотрели особую систему построек порта и их воздействие на эксплуатационную деятельность. Различные справочники-путеводители по Волге содержат в себе материалы по водным магистралям, развивающимся городам и их судоходству в различные периоды времени. Город Ставрополь, его речное судоходство, пристани и наконец сам порт подробно описаны в таких путеводителях, как «Средняя Волга. Справочник-путеводитель» [47], «Жигули и «Кругосветка» [16], «Поволжье: Справочник-путеводитель по Волге, Каме, Оке и их судоходным притокам на 1932 год» [5].

Обращаясь к постсоветской историографии, нельзя не отметить важный для формирования и развития портов и транспортной системы на водных путях, опубликованное в 1995 году исследование А. А. Белякова «Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX - начала XX века» [3]. Автор показывает, как ранее задуманные планы и проекты повлияли

на работу внутренних путей сообщения, портов, их систему и водный транспорт. Действительно существенный вклад в изучение волжского судоходства внесли работы В. Ф. Марухина, который произвел попытку предоставить комплексный анализ становления судоходства во второй половине XIX века, в частности в период промышленного переворота, во всем Волжском бассейне. В труде «История речного судоходства в России (XIX век, Волжский бассейн)» [26] была рассмотрена история судоходства, дана оценка затронутым социально-экономическим вопросам в Волжском речном бассейне в годы промышленного переворота, а также разобрана и изучена деятельность главных волжских судоходных компаний и портов России. Очерк А. Х. Загидуллина «Комсомольск – ворота города» [21] посвящен истории превращения заштатного причала у с.Кунеевка в крупнейший речной порт на Волге. Автор затрагивает в своей работе темы преобразования пристани в речной порт г.Тольятти и поэтапное развитие самого порта с его становления.

Теоретический анализ литературы показывает, что проблема в каждый из периодов рассматривалась достаточно широко. Все перечисленные выше исследования внесли серьезный вклад в изучение как судоходства на внутренних водных путях России, так и становления, и развития речных портов.

Цель работы: изучить историю становления речного порта города Тольятти Самарской области 1958-2023гг., и проследить его развитие.

Для достижения поставленных целей определены следующие задачи:

- проследить образование и становление первых пристаней г. Ставрополя на-Волге;
- исследовать развитие речного судоходства в г. Ставрополь и г. Тольятти;
- рассмотреть причины становления и дальнейшее развитие волжского речного транспорта в АОО «Порт Тольятти», изучить специфику его работы;

– определить роль и влияние «Порта Тольятти» на развитие социально-экономической сферы г.о. Тольятти.

Для написания выпускной квалификационной работы нами был использован ряд источников, который представляет собой комплекс опубликованных и неопубликованных источников для изучения вклада речного порта города Тольятти Самарской области. Источниковая база была сформирована в ходе изучения большого набора источников, выявленные в процессе работы (Приложение А).

Источниковую базу исследования можно условно разделить на три группы:

- делопроизводственные документы,
- периодическая печать,
- электронные ресурсы в сети Интернет,
- источники личного происхождения.

Неопубликованные источники были извлечены из архивных фондов Муниципального казенного учреждения городского округа Тольятти «Тольяттинский архив» (МКУ «Тольяттинский архив»).

Неопубликованные источники делопроизводственного происхождения представлены материалами из фонда Ф.Р – 234. Порт г. Тольятти Волжского объединенного речного пароходства. Оп. 1. Волжское объединенное речное пароходство. Ставропольский речной порт. Он содержит в себе приказы начальника Ставропольского порта – «Приказ №370 начальника ВОРПа «об изменении наименования пристани Ставрополь в речной порт Ставрополь» [29], «Приказы начальника Ставропольского порта по общим вопросам» [30], решение и управление судоходными сооружениями речного порта – «Решение собрания хозяйственного актива коллективов Ставропольского порта и управления временной эксплуатации судоходных сооружений» [31], мероприятия, проводимые портом – «Мероприятия Ставропольского порта на навигацию 1958 года» [32], семилетние планы и планы по труду – «План по труду Ставропольского порта на 1958 год» [33], «Перспективный семилетний

план работы порта на 1959-1965 гг.» [35], «План по труду на 1960 год» [36], а также материалы о возведении порта – «Справка о проектных данных и строительстве Ставропольского порта» [34].

Использование периодической печати в нашем исследовании дает возможность составить наиболее полную картину становления и развитию речного порта города.

К опубликованным источникам периодической печати относится газета «Площадь Свободы» [44], в которой предоставлена заметка о Ставропольской пристани и ее преобразовании в речной порт. В газете «Городские ведомости» [12] содержатся сведения о реконструкции и модернизации речного порта города Тольятти. Также, в ней даются необходимые для нас сведения, в которых описываются итоги работы порта за предыдущие годы и «планы на его дальнейшее развитие» [13].

Также, не менее важными являются Интернет-ресурсы, в которых представлены статьи в электронном виде. На официальном сайте ПАО «Порт Тольятти» [45] нашего города расположены статьи, которые содержат в себе информацию о создании порта, его истории, основных видах деятельности и продукции, а также достижениях и перспективах развития. В различных разделах представлены годовые отчеты речного порта и отчеты по итогам ГОСА. Сайт Администрация городского округа Тольятти [1] содержит в себе статью с полной информацией о ОАО «Порт Тольятти», начиная от самого изменения названия и преобразования пристани в порт Ставрополь в 1958 году.

Источники личного происхождения даны в виде интервью с заместителем председателя Тольяттинской городской общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов – Чучкаловой Валентиной Николаевной. Данный источник предоставляет нам факты и события, которые не указаны в официальных документах и материалах. Благодаря воспоминаниям из взятого интервью мы можем выявить и лучше понять определенные аспекты

функционирования речного порта г. Ставрополь и его судоходства в период Великой отечественной войны.

В совокупности, указанная нами источниковая база позволяет выяснить, как происходило становление речного порта города Тольятти и какие действия были предприняты для его формирования и дальнейшего развития.

Методологические основы исследования: при работе над данным вопросом нами были использованы как общенаучный, так и исторический метод изучения. Также был применен принцип историзма, который заключается в рассмотрении связей между историческими событиями и явлениями прошлого и настоящего в его становлении и развитии. С целью изучения последовательности изменений исторических явлений во времени, в работе нами был использован проблемно-хронологический подход, который позволил выявить динамику процессов в развитии речного порта города Ставрополь-Тольятти. Использованные общенаучные методы в работе: анализ, описание, обобщение, объяснение.

Научная новизна исследования состоит в целях работы, задачах и окончательных результатах исследования. В бакалаврской работе выполнено комплексное изучение становления и развития речного порта города Тольятти Самарской области в период с 1958 по 2023 гг. В процессе исследования были привлечены и проанализированы новые, ранее не изученные архивные источники; интервьюирование заместителя председателя Тольяттинской городской общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны.

Данная выпускная квалификационная работы была апробирована:

- первый этап Студенческой научно-практической конференции «Студенческие дни науки в ТГУ» гуманитарно-педагогического института ТГУ, секция «История России», Тольятти, 2023 год, диплом III степени,
- круглый стол «Помним героев Отечества», Тольятти, 2023 год.

Структура работы состоит из введения, двух глав, четырех параграфов, заключения, списка использованной литературы и используемых источников и приложений.

Глава I. История Волжского судоходства в период Имперской России и СССР (На примере г. Ставрополя на Волге 1737-1958 гг.).

1.1 Становление первых пристаней г. Ставрополя-на-Волге 1737-1917 гг.

В 1737 году для поселения крещенных калмыков был издан Указ о строительстве на берегу Куньей Воложки города-крепости, столицы калмыков Ставрополя («Город креста»). В течение двух лет были возведены так называемые «крепостные стены» жилые дома, казенные помещения и церковь. Ставрополь стал настоящим городом того времени. При его строительстве одни из трех ворот крепости назывались водяными и смотрели напрямик в сторону реки Волги, где позднее и была построена первая пристань, которая сначала имела вид необорудованного берега, с которого из построенных рядом амбаров по мосткам загружалась пшеница с паузки или в бурлацкие расшивы.

С возведением города и расселением в округе крепости крещенных калмыков начали появляться купцы, для которых предписывалось построить возле крепости двадцать торговых лавок с жильем. «Так, в городе начинала развиваться торговля пшеницей, рыбой, салом, мясом, шерстью» [22].

Торговцы, которые относились к первой гильдии «имели право торговать не только в России, но и за ее пределами, для чего разрешалось иметь в своем владении морские суда, торговцам же второй гильдии – только речные. В Ставрополе-на-Волге успешно велась торговля у купцов, которые относились к первой гильдии Капитонов, а купцов второй гильдии было порядка семидесяти» [6].

Изначально, в дореволюционном путеводителе о городе-крепости говорилось: «Уездный город Ставрополь ничем не интересен; как пристань особого значения не имеет». Однако, в Ставропольском уезде крестьяне трудились на барщине, некоторые с 1767-1773 годов стали работать в кустарных мастерских поташного, мыловаренного, свечного дела и на конном

заводике, продукция которых со временем стала вывозиться по реке в Самару, Казань и другие прибрежные пункты. Позднее уезд стал важным «хлебопроизводящим районом в Поволжье» [19]. Сам же город приобрел военно-стратегическое значение как пункт связи Самары с центром Поволжья – Казанью.

Судовой промысел сформировался в самостоятельную отрасль хозяйственной деятельности купцов и отдельных судовладельцев, которые переправляли свои грузы по договору с грузовладельцами. Несмотря на то, что Ставрополь стоял на Волге и являлся административным центром крупного уезда, как торговый центр город не обладал широкими полномочиями и большого значения не имел. Связано все это было с тем, что здесь отсутствовало полноценное причальное сооружение и «сама крепость располагалась на притоке Волги – Воложки» [11].

Пристань только лишь с начала весны подводилась к самому селу. «С наступлением лета, уходом большой воды судоходство становилось все более опасным. На Волге при подходе к пристани появлялись мелководные участки, перекаты. Конечно, волжские капитаны в большинстве своем прекрасно знали подходы к пристани, опасные места, но сесть на мель опасались» [36]. Позже Ставрополь отдалялся от реки крупной песчаной косой и пристань пароходства отводилась ниже села на четыре километра.

Спустя время на берегу реки была оборудована дровяная пристань, которая предназначалась для заготовки корабельного леса. «С окончанием ледохода, заготовленные бревна объединялись в так называемые пучки, а затем связывались в длинные плоты для перевозки их в места, где строились суда» [18].

«В 1843 году, купец первой гильдии Константинов И. В., вместе со своими братьями в нескольких верстах от Ставрополя-на-Волге строит пристань и открывает на ней торговую контору» [49]. Благодаря открытию навигации на Волге, город начал стремительно развиваться. «На берегу Воложки были созданы хлебные амбары, в которые сыпалось до 33 тысяч тонн

пшеницы, подсолнуха, гороха и также ржи, собираемой в районе каждый год» [55, с. 54]. В разлив к зернохранилищам подходили баржи, погружались вручную и в мешках и отправлялись с пристани по Волге вниз.

«Так, первый караван водного транспорта загружался в апреле и отбывал в начале мая до Рыбинска» [38]. Около месяца уходило на ожидание выгрузки зерна в другой водный транспорт для дальнейшего его переправления в Санкт-Петербург. Второй же караван судов уходил в июне и совершал свой «рейс до Казани и Нижнего Новгорода, чтобы вовремя подоспеть к знаменитым ярмаркам» [20], на которых принимали участия как русские, так и восточные купцы. «Ярмарки проходили в мае, июне, июле. Пять больших пристаней едва успевали переваливать грузы – хлеб, дрова, различные кустарные изделия. У берега грузились десятки барж, день и ночь скрипели телег, подвозя груз к берегу» [55, с. 52].

«Известно, что с пристани Ставрополя-на-Волге в Самару регулярно вывозилась вяленая, копченая, соленая и свежая рыба в ее огромном разнообразии» [4]. За неимением в те времена охлаждающих технических средств, зачастую только выловленная, свежая рыба на обычных лодках доходила в лучшем виде, закрытая широкими листьями лопуха и крапивы. Самарцы же в свою очередь охотно покупали продукцию ставропольчан, не могли не ценить их мастерство.

«Кроме того, река широко применялась для приплава с верхних притоков делового и необходимого для бытового промысла, поделки мебели, для ремонта и постройки нового жилья леса и сплава своего – в основном дров» [55, с. 51].

«Через пристани по воде отгружались фрукты, травы, овощи, бересклет-сырье для изготовления высокосортного клея, живица – сосновая смола, дубовая кора, мед, шкуры, шерсть, бытовая утварь и другая разнообразная продукция» [24], созданная упорным и напряженным трудом наших предков-земляков в качестве продажи и обмена. «Грузы заранее с пристани отгружались на суда и с начала весны отбывали первыми рейсами в другие

города. В город завозились нужные для горожан промышленные товары и продукты. Частники завозили разную зелень, ягоды, к концу навигации – лук, картофель и другую продукцию» [21, с. 15].

Значимую роль также играли и водные перевозки людей по реке, в том числе прибывающих в Ставропольский уезд с целью лечения. «На пароходе местного сообщения из города Куйбышева можно легко и удобно приехать сюда за несколько часов пути, а затем уже на рыбацкой или колхозной лодке перебраться на другой берег Волги до Жигулевского перевоза, откуда рукой подать до Молодецкого Кургана и Девьей горы» [15].

В летний сезон сюда приезжали для отдыха служащие и рабочие фабрик города Куйбышева, а также пионеры и школьники. Близ Ставрополя располагается сосновый бор, где есть множество дач и Ставропольский санаторий-кумысолечебница «Лесное», в который туристы напрямик туда с пристани отправлялись на отдых. Кумысосовхоз курортного треста крайздравы находился в практически четырех километрах от села.

Одна гимназистка, приезжавшая на отдых в Ставрополь, оставила в своем дневнике такую запись: «Пароход загудел и стал подходить к небольшой деревянной пристани с аляповатой доской с надписью «Ставрополь» [40, с. 144].

У ставропольских дебаркадеров причаливали пароходы всех линий. «Первый пассажирский пароход из Самары начал свое движение в 1843 году. Прибыв на Ставропольскую пристань, пассажиры могли видеть весь цвет города и Волжского пароходства» [36]. Так, в Ставрополе-на-Волге, в навигацию 1891 года каждый день останавливалось шесть пароходов из крупных товариществ – «Самолет», «Великая княгиня Мария Павловна», «Пушкин», «Гоголь» и другие.

«Создание пристани Ставрополь являлось неотъемлемой частью общегосударственной политики модернизации и реорганизации пароходства. То есть, создавались монополистические пароходные объединения на локальных участках страны» [41].

В 1939 году, когда у самой пристани был построен первый дебаркадер, часть транспортной или складской инфраструктуры, которая предназначается для транспортировки грузов и пассажиров, началась постоянная перевозка пассажиров до Самары (Приложение В).

Раньше жители города знали пристань, как занимающуюся перевозками людей и багажа, но с того времени, как началось строительство ГЭС, на пристани все большее место стали занимать работы, которые непосредственно были связаны с перевозками и перегрузками грузов. Через пристань непрерывным потоком шли суда, которые доставляли строительные грузы на стройплощадки гидроузла. «В сложнейших условиях диспетчера занимались пропуском судов и плотов через строящийся гидроузел» [50].

«Пристани был передан кран-паровик на деревянном понтоне, подъемной силой 1,5 тонны, затем плавучий 5-тонный. Это для начала 50-х годов было большим достоянием в техническом оснащении пристани» [21, с. 15].

В 1954 году, с целью переработки тарно-штучных грузов в Ставрополе вошли в постоянное пользование контейнеры. С 1956 года пристань стала функционировать зимой, обрабатывая железнодорожные дороги. Ледоколы приводили несколько баркасов, которые грузились на суда, а затем по полой воде отбывали в глубинные области боковых рек.

«Пристань Ставрополь интенсивно оснащалась различной техникой: в то время были получены четыре порталных, восемь плавучих кранов, 12 автоэлектропогрузчиков» [21, с. 18].

Кроме того, пристань Ставрополь в то время стала играть ведущую роль в перевозках огромного количества грузов для народного хозяйства. С того момента, как началось строительство в районе города Ставрополя Куйбышевского гидроузла было перевезено бутового камня, щебня, речного песка и кварцевого песка из Дубовки, цемента, кирпича, пиломатериалов различного профиля металлов, а также оборудования в общей сложности более 16 миллионов тонн, что в дальнейшем поспособствовало росту

качественной и интенсивной работы. Также в Ставрополе временно был размещен штаб великой стройки – Куйбышевгидростроя.

Речники приняли активное участие в наведение основания плотины для перекрытия Волги, строительстве дамб, подводных каналов и других сооружений гидроузла. Так, благодаря перекрытию Волги и созданию Куйбышевского водохранилища, были созданы совершенно новые условия плавания. За короткое время были построены новые типы судов: ледоколов, дизельэлектроходов, теплоходов, барж, могучих толкачей и скоростного крылатого флота, который предназначался для перевозки пассажиров по Волге.

Как вспоминал работавший с весны 1951 года начальником пристани И.М. Сергеев, кавалер ордена Трудового Красного знамени, истинный речник и к тому же знаток своего дела, в некоторые дни скапливалось до 50-60 судоединиц. «В июне этого же года была открыта диспетчерская служба, которую возглавляли молодые инженеры Кряков В.М, Хлонин В.А, работали диспетчеры Федотов И.К, Ершов В.Ф, Самородинов Н.А., капитан рейда Золотёнков А.В. и другие» [21, с. 16].

Таким образом, можно сказать, что первые пристани Ставрополь-на-Волге, начавшие свою историю с вбитого в землю кола, на который закреплялся конец швартового подходящего судна, с самого своего образования играли большую роль в перевозках людей, в транспортировке огромного количества грузов, которые были необходимы для развития города и народном хозяйстве.

1.2 Развитие речного судоходства в г. Ставрополь и г. Тольятти в период 1843-1958гг.

В середине XIX века на Волге активно начало развиваться речное судоходство. «С 1843 года действовал закон о поощрении и развитии

пароходства на реках, разрешено было всем желающим учреждать речные пароходства – разворачивать предпринимательство» [36].

В 1842 году в Петербурге основалась группа крупных капиталистов, которые решили создать промышленное общество для эксплуатации пароходов на Волге, именуемое в дальнейшем Пароходным Обществом «по Волге». «Суда пароходства плавали по Волге, Каме и другим рекам волжского бассейна» [7]. 7 сентября 1843 года было Высочайше одобрено их прошение об открытии действий. После основания этого товарищества, позднее, в 1850 году открылось второе акционерное общество под названием «Меркурий». С 1850 года по Волге начались транспортные перевозки. Пароходство с самого начала подразумевало заниматься в большей степени транспортными и в меньшей - пассажирскими перевозками. Именно по этой причине «первые суда были главным образом буксирными» [51]. В 1852 году было открыто крупнейшее пароходное общество «Самолет», которое было образовано на Волге с целью перевозки пассажиров и грузов. Также толчок к развитию пароходства дали образованные на Волге компания «Дружина», товарищество «Нептун» и множество других частных фирм.

Изначально пароходы предназначались в основном для перевозки грузов по Волге, хотя производились они достаточно медленно, со значительными колебаниями и перебоями. Главным недостатком пароходов в то время являлось большое потребление дров. «При отсутствии в пути пристаней и дровяных складов, они вынуждены были брать с собой большое количество дров, в ущерб клади. Ночью теплоходы стояли из-за боязни застрять на мели» [55, с. 59]. Для службы на пароходах одной только физической силы и сноровки было мало, для этого еще были необходимы специальные навыки и знания. «За неимением в городе командиров и машинистов с особыми умениями, как известно приходилось выписывать из-за границы, а также из военно-морского флота» [9]. При внезапных поломках и порче, которая зачастую происходила с таким видом транспорта, приходилось выписывать мастеров из столицы.

Баржи с рожью, пшеницей, рисом перевозились на судах, проходили через Ставропольскую пристань и вниз, и вверх по течению Волги. Между тем количество речных пароходств стало возрастать. Само же население по началу к первым пароходам относилось с настороженностью.

«В 1846 году на водных просторах нашего края первый пароход был заказан Правлением пароходного общества «По Волге» Нидерландскому пароходству, который носил название «Волга» [25]. «В первую же рейс он забуксировал в Самаре два подчалка с грузом пшеницы в 150 тыс. пудов и через сутки прошли мимо Ставрополя» [55, с. 58]. «Старые волгари через время вспоминали, как благополучно они прибыли в Рыбинск на теплоходах, несмотря на бурю, которая тогда потопила многие суда» [10].

В 1884 году на пароходах, отходивших от Ставрополя, «впервые в качестве топлива для судов стали использоваться нефть» [43], которая тогда стоила дешево и являлась выгодным вариантом для речного судоходства. В связи с этим начал изменяться и внешний облик пароходов. «Поскольку машины, работающие на нефти, были очень далеки от совершенства, то теперь из трубы парохода вырывался огромный черный столб дыма, и это служило своеобразной визитной карточкой парохода» [36]. И уже начиная с 1903 года на Волге, в том числе и в Ставрополе, можно было встретить суда с двигателем дизеля, которые были изобретены незадолго до этого.

Поскольку конкуренция между пароходными обществами, товариществами и частными судовладельцами была острой, то это шло на пользу пассажирам. Компании пытались завлечь пассажиров комфортом на судах, богатством внутренней отделки, другие же привлекали низкой таксой на проезд, третьи отличались скоростью движения или более удобным расписанием. Шла именно борьба за пассажира и его выбор.

Стали со временем появляться пароходы двухколесного типа. В I и II классах помимо общих помещений на пароходах теперь можно было увидеть одноместные, двухместные и трехместные каюты. Пассажирские места стали распределяться на 4 класса. «Льготы, которые предоставлялись пассажирам,

уже на протяжении многих лет действовавших на судах, была сохранена и в советское время» [23]. Другая часть льгот была утрачена. В частности, билет действовал лишь в тот день и тот рейс, на который он был изначально приобретен. Также, стандартной для всех стала плата внутри классов, так как владельцем флота являлся один монополист – государство.

«Поездки в Ставрополь и Самару были в то время очень популярны. Тогда на пароходе от Ставрополя до Самары можно было доехать: в I классе – за 3 руб. 20 копеек, во II классе – за 2 руб. 40 копеек, в III классе – за 90 копеек, и наконец в IV классе – за 45 копеек. Чем ниже класс, тем дешевле становилась за него оплата и условия. На таких теплоходах, как «Год октябрьской революции», «25 октября», «Карл Либкнехт», «Лев Троцкий» и некоторых других стоимость за проезд была в несколько раз дороже только в III и IV классах, поскольку судна от Ставропольской пристани напрямик до Самары шли на один час быстрее» [36]. Каждый пароход был по-своему уникален.

До Самары от Ставрополя также можно было доехать ежедневно и с помощью местной линии Ульяновск-Поволжье, по которой ходили такие пароходы, как «Глеб Успенский», «Власть Советов», «Правда», известный «Капитан Мамонтов» [39]. Возможно, в них уровень комфорта по сравнению с другими теплоходами, которые плавали дальними рейсами, был меньше, но у них тоже было свое преимущество, которое заключалось в удобном времени, когда из Ставрополя вниз они отбывали из города.

В советские годы был по всей программе обновлено, улучшено и на основе расширенного и модернизированного судопроизводства создано крупнейшее современное речное оборудование и транспорт: дизельные и сухогрузные теплоходы и толкачи, секционные составы, танкеры, новые суда для плавания по рекам, в том числе обновленные теплоходы.

«Несколько сотен судов грузоподъемностью 1000-3000 тонн обеспечивали перевозки большого количества грузов между речными портами своей страны, так и других стран без перевалки в устьях порта. Также развитие

получил и специализированный флот: контейнеро-, цементно-, автомобилезаводы и другие» [21, с. 11].

Организация речного судоходства была рационализирована. Так, были внедрены: «диспетчерское управление, занимающиеся перевозкой и обработкой судов, техническое нормирование и планирование работы флота и портов, метод толкания, организация и стабилизация работы флота по графику, комплексных линий и другое» [58]. Все это дало огромные выгоды речному судоходству в экономическом плане.

Начало планового ведения народного хозяйства дало серьезный толчок для обновления и развития речного судоходства. Речники также поддержали этот план и были готовы его исполнять. «Так, уже в первые годы первой пятилетки появилось огромное множество починов и новаторств, которые получили свое распространение в довоенное и послевоенное время» [28]. К ним относились методы ускоренной обработки судов в портах, ремонтных работ и сборки судов на различных заводах, движение за ускорение оборачиваемости пассажирских судов, «диспетчерское руководство флотом, переход на штурманскую систему на судах» [37], обновление и составление прогрессивных планов работы, совмещение профессий команд транзитных судов и движение их по строго установленному расписанию. «Для улучшения условий речного судоходства стали применяться паровые землечерпательные машины «эффективно прорезающие» мели и перекаты» [27].

«Развернулось строительство новых заводов и фабрик в крупных городах Поволжья. При этом объем грузовых и пассажирских перевозок по рекам существенно возрос, речной транспорт страны достаточно успешно справлялся» [57, с. 45].

В конце 30-х годов XX века волжские воды несли на себе пароходы, баржи с различными грузами: камнем, песком, щебнем, древесиной – готовились к строительству ГЭС. «С началом Великой отечественной войны перед речниками Средневожского пароходства, руководство Наркомречфлота поставило важное задание: «вместе с нижевожскими

пароходствами до наступления морозов переправить через Волгу из Хвалынска в Заволжье несколько сот тысяч голов скота и сельскохозяйственной техники колхозов, МТС и совхозов» [55, с. 61]. Тогда куйбышевские портовики вместе со ставропольскими при помощи воинских подразделений построили дополнительные причалы, которые на тот момент действительно были необходимы. «Пассажирские пароходы «Спартак» и «Вологдарский» занимались эвакуацией мирного населения города, а также рабочих с предприятий» [42]. На обратном пути же доставлялись воинские подразделения и всякого рода боевые припасы.

«На речных судах в Ставрополь была транспортирована машинотракторная мастерская, которая в свою очередь была перевезена из Украины, Днепропетровской области, села Гуляйполе» [52]. Она вела работы по восстановлению сельхозтехники и производству запчастей. После войны приобрела статус «судоремонтно-механического завода».

Интервью с Чучкаловой Валентиной Николаевной, заместителем председателя Тольяттинской городской общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны, позволит нам лучше узнать о речном судоходстве, которое действовало в Ставрополе в годы Великой отечественной войны (Приложение Б).

Незадолго до окончания войны, улица Речная в поселке Шлюзовом была переименована в улицу летчика Виктора Носова, который, уничтожая вражеский корабль геройски погиб, защищая Родину. «В те годы в поселок с самой весны из разных городов страны съезжались курсанты речных техникумов и училищ для того, чтобы пройти практику на Тольяттинских судах. Их насчитывалась более 800 человек» [55, с. 90].

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что возникновение пароходных компаний на Волге дало качественный толчок к развитию речного судоходства. Речной транспорт Ставрополя оказал значительное влияние в годы Великой отечественной войны в перевозках людей и транспортировке важной техники и прочих ресурсов, необходимых городу в те тяжелые годы.

Глава II. Волжский речной транспорт в советский и постсоветский период развития в Самарской области (на примере Тольяттинского речного порта 1958-2023 гг.)

2.1 Становление и развитие АОО «Порт Тольятти» в 1958-1992 гг.

При сооружении Гидроузла на верхнем бьефе было начато строительство речного порта – аванпорта, как он значился в проектной и технической документации.

В навигацию 1957 года начальником пристани был Коротков Константин Константинович, одновременно исполняя обязанности заместителя начальника линейного пароходства в городе Куйбышев. «В этом же году значительно возрос грузооборот пристани, который по объему уже не уступал некоторым портам. Полным ходом шло шлюзование плотов, объем которых составил более 10 млн. кубометров» [21, с. 19]. Плоты буксировались заранее разделенные на так называемые тогда «шлюзовые плоты», то есть годные для помещения каждого из них по размеру в камеру шлюза.

Под руководством Константина Константиновича была подготовлена документация в пароходство и МРФ для изменения статуса пристани в порт, что и было сделано в следующем году.

«Приказ от 2.09.58 №370» начальника Волжского объединенного Речного пароходства «Об изменении наименования пристани Ставрополь в речной порт Ставрополь» [29] вносит свои существенные изменения. «Впредь именовать пристань: пристань Ставрополь – Ставропольский речной порт Куйбышевского линейного пароходства» [29]. «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» [21, с. 21].

Так, этот день стал образованием речного порта, который в дальнейшем смог оказать большое влияние на формирование мощного промышленного потенциала города.

В те годы из порта можно было совершить поездку во всевозможные города Волги, Камы, Дона. Скоростные суда на подводных крыльях работали на транзитных линиях – Куйбышев-Саратов, Куйбышев-Казань, Куйбышев-Ульяновск. На местной линии Куйбышев-ГЭС им. Ленина для речников, которые месяцами могли пребывать в рейсе, при приходе в порт была доступна духовная культура, в особенности широкий выбор книг в библиотеке.

На дебаркадере помимо диспетчерской службы, конторы Волга – леса сплава, также располагалась культбаза, на которой проводились специальные мероприятия для речников свободных от вахты.

Говоря о работе порта, то, первоначально порт предназначался для приема из судов донецких углей и доставки их вагонам из порта на Тольяттинскую ТЭЦ, количеством в год до одного миллиона тонн.

Сначала порт имел сравнительно небольшую грузопереработку. Донецкий уголь в расчетном количестве не прибывал. Несмотря на это, за относительно короткий срок, стремительно наращивая темпы на перегрузке других грузов, порт стал перворазрядным и ведущим портом Волжского бассейна, вполне удовлетворяя предприятия города и районов тяготения в водных перевозках в значительно больших объемах, чем по первоначально изложенному проекту.

Для сравнения исходными данными взяты объемы перевозок, грузооборота, которые включают общий показатель, в том числе отдельно по отправлению и по прибытию грузов и перевозкам пассажиров за 1952 год, переработка грузов средствами порта – за 1958 год.

«Если в 1952 году грузооборот пристани составил 91,1 тыс. тонн, в том числе по отправлению 42,8 тыс. тонн и по прибытию 48,3 тыс. тонн, то уже на

следующий год он возрос в 12,6 раза – 1152,8 тысячи тонн, в том числе по отправлению 600,7 и по прибытию 552,1 тысячи тонн» [21, с. 20].

В решении собрания хозяйственного актива коллективов Ставропольского порта и УВЭСС от 18 декабря 1957 года говорилось: «В 1957 году в знаменательную дату 40-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, коллективы порта Ставрополь и Управления временной эксплуатации судоходных сооружений, как и весь советский народ, воодушевленный историческими решениями XX съезда КПСС, выполнили свои предоктябрьские социалистические обязательства и ознаменовали великую годовщину трудовыми успехами. Коллектив порта Ставрополь выполняя навигационный план отправления грузов по тоннам на 105,5% и на 90,7% по тоннокилометрам. Сверх плана перевезено 85,7 тыс. тонн грузов, вместо 25,0 тыс. тонн взятых по предоктябрьским обязательствам. Годовой план переработки грузов перевыполнен портом в 2 раза. План перевозок пассажиров выполнен на 100% по пассажирам и на 112% по пассажирокилометрам» [31, Л. 1].

Согласно выполненным планам и выслушанным докладам хозяйственного актива, далее были намечены дальнейшие действия по развитию порта: произвести качественный ремонт флота и гидросооружений и своевременно подготовить их к навигации будущего года; «пересмотреть и разработать новую технологию пропуска плотов и судов через Куйбышевский гидроузел...одновременно решить вопрос о возможности использовать 34 канала для формирования плотов и об организации постоянного рейда» [31, Л. 3].

«В 1957 году грузооборот возрос к 1952 году в 27,3 раза – 2490 тысяч тонн, в 1956 году 43,2 раза и составил 3929 тысяч тонн. Переработка грузов средствами порта в 1965 году возросла до 1946 тысяч тонн – это в 90 раз больше, чем в 1957 году, когда переработано было 21,1 тысячи тонн. Перевозки же людей увеличились до 206 тысяч человек, против 183 в 1952 году, в 1965 году было перевезено 450 тысяч человек» [21, с. 20].

Такого резкого и колоссального роста грузоперевозок в то время не было ни в одном порту рек Центрального бассейна, как в порту Ставрополь.

С весны 1958 года до 1961 года руководил коллективом порта Булатов Владимир Семенович. В истории молодого порта ему выпала самая большая и трудная доля. Речной порт бурно развивался и рос по грузообороту, осваивались потоки новых грузов по рекам, морям, так и в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Порт стал перворазрядным. Коллектив порта выполнял разнообразную работу. Был связан по магистральным водным путям со всеми портами Европейской страны, а через Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы и с многими портами европейских стран и портами Средиземного моря, начав с 1967 года переработку экспортно-импортных грузов для предприятий города и области.

Перспективный семилетний план работы, который был намечен на 1959-1965 годы, отмечает, что «проект решает в первом приближении вопрос судооборота, указывая переработку грузов только с судов на причалы и с причалов на суда» [35, Л. 2].

В этот период в жизни порта с 1961 по 1973 год начальником порта являлся Пыхтин Александр Михайлович. После окончания водного института в 1951 году был назначен начальником участка Саратовского порта, с 1952 года – заместитель начальника Астраханского порта, а с 1961 года – начальник порта Ставрополя.

Порт в эти годы твердо выполнял все возложенные задачи по перевозке, перевалке и переработке грузов, «работал без каких-либо тяжелых убытков и потерь» [30].

«Приказом № 462 от 2 сентября 1964» начальника Волжского объединенного речного пароходства порт Ставрополь стал иметь название 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 собственном участке речной порт обладал всем необходимым путевым хозяйством, подходными каналами и шлюзами, акваториями, рейдами. Причалы грузовой области и грузовладельцев оборудованы кранами, транспортерами, бульдозерами, экскаваторами, авто – и электропогрузчиками, а также различными 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» [45].

Порт терпеливо растил и воспитывал коллектив и сам совершенствовался вместе с ним. За успехи в труде награжден орденами «Трудового Красного Знамени», «Дружбы народов», «Знак Почета» и медалью «За трудовую доблесть». Пыхтин Александр Михайлович – почетный работник речного порта. Переведен был руководителем коллектива Куйбышевского речного порта.

«На тот момент в 13 причалах производилась обработка различных видов грузов. Порт осуществлял транспортировку огромного числа пассажиров через береговой вокзал на 3 причала, причал интуристов и 7 относившихся к речному порту пристаней и пунктов остановки. Устав порта был утвержден постановлением «1801 от 15.10.1955 Совмина СССР» [1].

«Тем временем портовики уже начали принимать и выгружать суда с тяжеловесным оборудованием для строящегося Тольяттинского азотного завода» [15]. «После заканчивается строительство причалов азотно-тукового завода, что позволило дополнительно перевозить десятки 1000 т. азотных удобрений для полей Поволжья» [45].

«Куйбышевский авиационный завод привозил в порт свои самолеты новых конструкций, которые в свою очередь погружались на баржи-площадки и увозились на испытания в ЦАГИ города Москвы» [8].

Вновь построенный в городе завод ртутных выпрямителей тока, позже переименованный в электротехнический (ТЭЗ), предъявил к перевозке водой вакуумные ртутные выпрямители в Донбасс, упакованные в специальные установки. «По железной дороге такого рода груз везти было категорически запрещено, так как вагонная тряска не обеспечивала полноценную целостность доставки выпрямителя до пункта их установки. Поэтому выгодна и безопасна была перевозка именно водным путем. В больших количествах ТЭЗ предъявлял для перевозки водой через речной порт и другую свою продукцию такую, как трансформаторы, стабилизаторы, воздухоочистители и другое» [21, с. 22].

Элементы новых печей, которые изготавливали на новом заводе – Волгоцеммаш, по габаритам на обычных вагонах не перевозились, поэтому для их транспортировки стали использоваться только баржи и теплоходы. «Для перегрузки тяжеловесов порт арендовал у ГЭС 50-тонный железнодорожный кран. Из порта цементные печи пошли в судах в Новоульяновск, Балаково и другие порты, а также в Египет и в Европу. Колонны весом до 120 тонн для строительства синтетического каучука доставлялись также в порт водой – сплавом и после перегрузки с воды на специальные тележки перевозились тягачами на завод» [21, с. 23].

«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].

В 70-е годы было развернуто грандиозное строительство г. Тольятти. Этот период непосредственно связан с постройкой в 1966 году одного из самых крупных в стране заводов по производству легковых автомобилей – ВАЗа. Существенный вклад был внесен работниками Тольяттинского порта в строительство Волжского автозавода: «речными судами были перевезены 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» [21, с. 24].

Легковые автомобили ВАЗа перевозились водой в порты Центрального бассейна на специализированном судне-автовазе, на которое автомашины загружались своим ходом. При активном участии начальника Зверевой Г. С. вместе с командной судна, работники грузового района порта, применившие уплотненную нагрузку, смогли «увеличить автомобилеемкость АВТОВАЗа с 387 штук по проекту до 560 – увеличили в 1,45 раза» [1].

Экспортные перевозки автомобилей производились на судах плавания река-море со специальным креплением и крановой погрузкой. Прибывающие на судах грузовые автомобили и автошасси Горьковского автозавода порт отправлял вагонами в Казахстан, республики Средней Азии, на автоагрегатные заводы Урала. «Только в 1971 году было передано от порта железной дороге более 4000 автомашин» [1].

Коллектив порта всегда помогал организациям города в приеме различных видов грузов и оборудования на свои причалы, доставляемых различным транспортом, обычно еще до начала постройки учреждений: для оросительных систем Ставропольского и других районов области, для ВАЗа, ТОАЗа и других предприятий.

Итак, в связи с постройкой автомобильного завода речной порт был значительно расширен. Были созданы новые причалы, которые предназначались для переработки грузов для ВАЗа, смонтированы мощные порталные краны. Изменился также внешний вид порта. На месте деревянного дебаркадера, в 1972 году был построен современный береговой вокзал, в котором располагались гостиница в шесть этажей, ресторан, здание управления порта и благоустроенная набережная.

В 1973-1992 годах начальником порта являлся Волков Владимир Афанасьевич, который в 1956 году окончил ГИВТ и в 1966 году аспирантуру ЛИВТа, после которого был направлен в порт Тольятти. За время его работы

в порту произошли существенные изменения: береговая механизация оснащалась более мощными, чем ранее были поставлены, «портальными кранами грузоподъемностью до 27 тонн, устаревший флот заменился более современным, мощным и комфортабельным» [53]. За выполнение плановых заданий порт неоднократно занимал призовые места по бассейну, району, министерству. Тольяттинский порт стал не только участком речного флота реки Волги, но и важнейшим звеном во всей транспортной системе бассейна.

В достижениях коллектива порта сказывались принципиальность, воля и трудолюбие руководителя порта В. А. Волкова. Он вел большую общественную работу в городе и районе.

«Порт постоянно обслуживал до 14 причалов промышленных предприятий. Основными из них являются солебазы – прибытие из низовьев Волги соли разных помолов до 270-350 тысяч тонн в год; хлебобазы – отгрузка прибывающих из Оренбуржья, Казахстана и Среднего Поволжья зерна до 250-300 тысяч тонн для Москвы, Ленинграда, Горького и других городов центра; азотно-туковый завод – для отгрузки удобрений; жигулевское карьерное управление – для отгрузки суда до 500-700 тысяч тонн камня, крошки, щебня» [21, с. 26].

«Только за пятилетие 1966-1970 годов грузооборот порта составил 35,1 млн. тонн, было переработано грузов 22,2 млн. тонн, перевезено пассажиров более 1,2 млн. человек, обработано до 4725 судов /в 1956 году – 817 единиц, а также прошлюзовано в 1970 году более 21,5 тыс. единиц различного флота и 6,7 млн. кубометров плотов, а за пятилетие – 41 млн. кубометров» [21, с. 27].

Речной порт при активном участии различных ведомственных научных учреждений превратился в место испытания конструкций новых плотов, судов, кранов, тыловых механизмов, судовых составов, а также грузовых устройств с новыми технологиями.

Грузооборот порта за восьмую пятилетку вырос в двое и получил дальнейшее развития в девятой пятилетке [15].

Вместе со стремительным ростом города развивался и порт. За годы девятой пятилетки (1971-1975 гг.) были построены новые причалы, которые в свою очередь имели порталные краны грузоподъемностью, а также было приобретено несколько новых буксирных судна.

В порту был полностью устранен ручной труд. Быструю обработку крупномонтажного флота, вагонов и автомобильного транспорта обеспечили введение в действие передовых технологий и методов организации труда, совмещенная обработка судовых составов и «внедрение непрерывного графика работы с железнодорожниками и автомобилистами» [48].

Интенсивно поступал мощный и крупнотоннажный грузовой флот: теплоходы и дизель-электроходы типа «РТ», «Шлюзовой», позднее «Волгарь» и «Урал». Большинство из них были способны транспортировать одновременно целых две баржи.

«За много лет работы в порту образцами в своем деле с наилучшими результатами по пятилетним планам являлись диспетчеры Васильев Г.С., Барина Н.В., Лапин В.И., капитаны рейда Купышев Ф.Г., Макаров М.В., матрос Зыкова А.А, рулевой-моторист Радаева Н.А, комплексная бригада портовых рабочих, возглавляемая кавалером ордена Трудового Красного знамени В.М. Костиковым, экипажи судов, которыми руководят капитаны В.А. Рубцов, братья Ермаковы А.И. и Б.И., С.Н. Шабров, Г.П. Белов, В.С. Тагаев, А.Д. Жуков, В.В. Хватов, А.В. Золотенков и многие другие» [21, с. 28].

Таким образом, можно сделать вывод, что с присвоением пристани Ставрополь нового названия – порт Ставрополь, который, обозначив свои задачи, связанные с перевозкой, перевалкой и переработкой грузов, а также непосредственно и пассажиров, начал свое бурное развитие и оказал огромное влияние на формирование мощного промышленного потенциала города. Уже через 10 лет речной порт стал перворазрядным, получив звание одного из крупнейших портов Волжского бассейна с ежегодным грузооборотом до 10 миллионов тонн. Также порт активно принял участие в становлении одного из самых важных в стране заводов по производству легковых автомобилей –

ВАЗа. Благодаря перевозкам необходимого оборудования и самих автомобилей Волжского Автозавода, порт позволил предприятию устойчиво и качественно работать и развиваться в своей сфере.

2.2 Роль и влияние «Порта Тольятти» на развитие социально-экономической сферы г.о. Тольятти в Самарской области 1992-2023гг.

Со времени образования речного порта города производительность труда на одних только перевозках увеличилась в 5,3 раза, а на переработке в 7 раз. Результаты грузооборота за период с 1952 по 1993 годы представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Суммарный грузооборот и переработка грузов пристани-порта [21, с. 33].

	Пристань 1952-1957	Порт 1958-1993	Всего 1952-1993
Грузооборот млн.тн.	10,8	254,0	264,8
Отправление грузов	5,4	146,0	151,4
Прибытие грузов	5,4	108,0	113,4
Переработка грузов, млн.тн.	–	157,7	157,7
Перевезено пассажир., млн.чел.	1,9	10,4	12,3

Однако, начало 90-х годов стало для портовиков временем тяжелых испытаний и перемен. Стремительное падение объемов производства в первую очередь из транспортников сказалось на речниках. Грузооборот порта упал в несколько раз. Начиная с 1992 года прекратилась перевалка грузов, были отправлены в навигацию последние суда с каменным углем, резко снизились перевозки строительных материалов.

Стоит отметить, что такое произошло не только с Тольяттинским портом, но и со всеми существующими портами в России. 1993 год стал для Министерства речного флота годом структурных изменений. Из составов пароходств начали отделяться порты, судостроительные и судоремонтные заводы.

Поэтому, в 1993 году порт Тольятти выходит из состава Волжского Объединенного пароходства и становится самостоятельным. 11 августа 1993 года является днем создания открытого акционерного общества «Порт Тольятти». Начальником становится Ким Яков Николаевич, который еще с 1992 года руководит коллективом со знанием дела, учитывает все тонкости транспортного и портового процессов, экономику.

Промышленные предприятия, которые также превратились в самостоятельные после приватизации начали вести свою новую экономическую политику, что непосредственно положительно сказалось и на речных портах.

Так, в 1992 году был отправлен первый теплоход с химическими минеральными удобрениями, что в дальнейшем сыграло значительную роль в судьбе порта.

Придавая большое значение проблеме воды, в тесной ее связи с воздухом, землей, растительным и животным миром, в Тольятти был создан Институт экологии Волжского бассейна при Академии наук России, который занимался вопросами проблемы экологии всего Волжского бассейна. Именно для такого учреждения речной порт города смог стать основным местом испытания конструкций новых плотов, судов, судовых составов, кранов, грузовых устройств, тыловых механизмов и новых технологий, которые в дальнейшем поспособствовали развитию различных сфер города.

Благодаря наращиванию с каждым днем объемов перевозок удобрений водным транспортом, предприятия химической промышленности активизировали работу порта. Крупными заказчиками помимо автомобильного завода стали и организации химической отрасли:

производственные объединения ТольяттиАзот, Фосфор, Синтезкаучук. Так, в свою очередь закрытое акционерное общество «Куйбышевазот» отправило за девять лет работы через причалы речного порта города более 1 миллиона 400 тысяч тонн химических удобрений на экспорт.

«ОАО «Порт Тольятти» совместно с ПАО «КуйбышевАзот» реализовал первый этап реконструкции и модернизации производственных мощностей порта Тольятти, направленный на увеличение экспортного потенциала агропромышленного комплекса Самарской области. В отличие от имеющихся в регионе складских комплексов, УСК порта Тольятти позволяет осуществлять погрузку (в т.ч. сельскохозяйственной продукции) по варианту «склад-судно» с нормой обработки судов более 2000 тонн в сутки» [12].

«К 2002 году речники приобщились к перегрузке химических удобрений насыпью, в мешках и жидком виде. Объемы добычи песка смогли вернуться на максимальный уровень – до 1,5 миллиона тонн в год, что являлось абсолютным показателем в экономической сфере.

Позднее начали появляться и другие грузы наряду с традиционными, в основном с отправлением на экспорт: лес, соль, минерально-строительные грузы, металлолом. Все это позволило в 2002 году довести грузооборот порта до 4 миллионов тонн и тем самым загрузить технику, занять и сохранить кадры» [21, с. 36].

«В 2008 году у КуАЗа появилось новая дочерняя структура – ЗАО «Терминал Тольятти» с обработкой 1 тысячи контейнеров в месяц. Нарастивает отгрузку своей продукции «Куйбышевазот» [1].

Порт Тольятти является основным поставщиком песка, который используется для строительных предприятий города. Добываемый портом уже длительное время речной песок стал идеальным сырьем, которое играет важную роль в изготовлении железобетонной продукции, применяющейся в строительстве дорог. «Также предприятие транспортирует и осуществляет выгрузку добываемого материала собственными баржами до причалов, в том числе и необорудованных, находящихся на берегах реки Волги. Для

обеспечения добычи и выгрузки речного песка гидромеханизированным способом в порту имеется земснаряд «Портовый 525» и гидроперегрузатель ГП-27» [14, с. 80].

Согласно плановым мероприятиям, проводятся и непосредственно также меры, которые отвечают за транспортную безопасность. Для обслуживания и проведения ремонтных работ в области технического оснащения порта имеются цех по ремонту портово-пристанского хозяйства и флота, цех, предназначенный для транспорта, электроремонтный, деревообрабатывающий и водо-котельный участки. Речной порт обладает всем необходимым для выполнения эффективной и качественной работы его подразделений по 16 направлениям.

На сегодняшний день в порту открыли новый многофункциональный складской комплекс, который обладает раздвижной крышей для хранения и перевалки сельхозпродукции, изготовленной самарскими аграриями. Поиск партнеров по развитию мощностей порта стал возможен по большинству в связи с активным содействием министерства экономического развития и инвестиций Самарской области и поддержкой, которое смогло оказать правительство региона.

Уже после возведения самого комплекса крытые складские площади порта, которые пригодны для перевалки сельхозпродукции, возросли по показателям.

«Открытие такого нового складского комплекса предоставило возможность речному порту Тольятти увеличить пропускную способность по отгрузке самарской сельхозпродукции на экспорт до 210 тысяч тонн в год с перспективой последующего роста» [45].

Проект значительно важен для развития экономики всего региона в целом. Отныне инфраструктурные ограничения, не позволявшие ранее нарастить экспорт сельхозпродукции Самарской области водным транспортом, был ликвидирован.

Говоря о пассажирских перевозках, в 90-е годы из речного вокзала ходило огромное множество теплоходов в разные пригородные направления, останавливались и большие туристические теплоходы. В пассажирской области речного порта располагались вокзал, имеющий высокую пропускную способность пассажиров, здание управления и гостиница. Традиционно порт Тольятти остается одним из любимых мест отдыха горожан.

В Автозаводском районе предприятием водного транспорта ОАО «АвтоВАЗтранс» от причала 6 квартала выполняется транспортировка пассажиров на теплоходах по маршруту Автозаводский район – Жигули – Строитель (НИВА) – Берёзовка и перевозки пассажиров, автотранспорта и грузов паромными на линии Тольятти (Новый город) – с. Усолье (Шигонский район). Осуществляются прогулки на «Омике» по Волге и круизы на комфортабельных теплоходах.

Помимо этого также имеется причал в Комсомольском районе, который обслуживает паром для связи полуострова Копылово с поселком Шлюзовой, а также причал «Автоград», находящийся в Автозаводском районе города Тольятти.

Не так давно были заключены договоры со специализированными организациями для того, чтобы осуществлять постоянный контроль за атмосферным воздухом в санитарно-защитной зоне речного порта – в жилом районе во время неблагоприятных метеорологических условий. На постоянной основе проводится производственный контроль за множеством выбросов, которые содержат в себе загрязняющие вещества от работы Порты Тольятти.

ПАО «Порт Тольятти» кроме своей экономической деятельности, также является активным участником многочисленных социальных проектов, которые проводятся в городе Тольятти.

Большая часть молодого поколения, которая проходит обучение в отраслевых учебных учреждениях, имеет желание трудоустроиться на морские суда смешанного, река-море плавания. Поэтому, имея цель

пополнения предприятия персоналом, привлечения и закрепления на предприятии молодых специалистов и рабочих, Порт Тольятти тесно сотрудничает с различными ведущими ВУЗами и образовательными учреждениями Самарской области. Специалисты порта также проводят активную деятельность в работе кафедры «Промышленная и экологическая безопасность» Тольяттинского государственного университета.

Одно из немногих данное предприятие на протяжении уже нескольких лет оказывает шефскую помощь МБОУ Школа № 18, где осуществляется методическая и воспитательная деятельность среди учащихся морского кадетского корпуса, МБДОУ детский сад № 69 «Веточка», Самарскому филиалу ФГОУ ВПО «Волжский государственный университет водного транспорта», который является ведущим партнером предприятия в сфере подготовки кадров (на базе этого учебного заведения каждый год производится повышение квалификации руководителей, специалистов, а также командного и рядового состава приписного флота, их подготовка, а также направляются студенты с целью прохождения практики), Клубу ветеранов и инвалидов «Иволга», Благотворительный Фонд Константина Хабенского и многим другим важным учреждениям. Кроме того, каждый год Порт Тольятти является не только активным участником, но и организатором Дня города Тольятти, дня Весны и Труда 1 Мая, а также Дня Победы 9 Мая.

В 2021 году ПАО «Порт Тольятти» приняло решение об оплате обучения в Самарском филиале Волжской государственной академии водного транспорта (ВГАВТ) для шести абитуриентов. Трое из этих абитуриентов – выпускники НП «Навигацкая школа», находящаяся в городе Тольятти, с которой уже на протяжении многих лет сотрудничает ПАО «Порт Тольятти», оказывая поддержку ученикам Школы, помощь руководящему составу в организации проведения учебного процесса и обеспечении материальной базы.

Руководство порта подписало договор о целевом обучении с Самарским филиалом ВГАВТ. Кроме того, заключились договоры с абитуриентами или

их законными представителями, по которым после завершения своего обучения в течение пяти лет получают работу в ПАО «Порт Тольятти» по полученной специальности.

«За вклад в социально-экономическое развитие города Тольятти и Самарской области, достижение высоких производственных показателей публичное акционерное общество «Порт Тольятти» награждено Дипломом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. Соответствующее решение принято Президентом ТПП России С.Н. Катыриным 15 марта 2021 года» [45].

Стоит отметить также и то, что ПАО «Порт Тольятти» дважды являлось победителем конкурса Росморречфлота «Лидер отрасли» в номинации «Лучшая речная стивидорная компания 2014 года» и «Лучшая речная стивидорная компания 2020 года». В 2021 году ПАО «Порт Тольятти» стало лауреатом областной общественной акции «Народное признание 2021» в номинации «Единство и успех» [45].

Таким образом, на основе всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что Порт Тольятти смог оказать значительное влияние на социально-экономическую жизнь Тольятти и его роль в становлении города действительно важна и велика по сей день. Активная вовлеченность в экономические процессы, а также проведение различных мероприятий со стороны речного порта помогает стремительно развивать в городе различные области, давать им новые возможности и перспективы, в частности новому поколению.

Заключение

Наша работа позволяет сделать вывод о том, что речной Порт Тольятти, благодаря успешному развитию и достигнутым результатам за все прошедшие годы, на сегодняшний день является мощным транспортным узлом, который способен не только обеспечивать потребности региона в перевозках пассажиров внутренними водными путями, но и транспортировке минерально-строительных грузов, химических удобрений, добыче и поставке важного в сфере строительства речного песка, в погрузочно-разгрузочных работах на все виды транспорта.

В ходе нашего исследования все поставленные задачи были выполнены.

Было рассмотрено образование и становление пристаней города Ставрополя-на-Волге, а также исследовано речное судоходство в различных его аспектах.

Также были рассмотрены причины, образование и дальнейшее развитие речного порта Ставрополь в 1958-1992 гг. и его роли в социально-экономической жизни города Тольятти в 1993-2023 гг.

В первой главе нами были исследованы первые пристани Ставрополя, их функционирование, воздействие на город и непосредственно его развитие. Во второй главе мы рассмотрели и проанализировали поэтапное развитие речного порта Ставрополь-Тольятти, его судоходства и влияния на город в различных областях.

С возведением города и расселением в округе крепости крещеных калмыков начали появляться купцы. Возникновение первых пристаней Ставрополя-на-Волге позволило торговцам и городу начать свое активное развитие в разных сферах, осуществлять транспортировку всякого рода продукции и прочих вещей бытового назначения, которые были необходимы жителям.

Благодаря открытию навигации на Волге, город начал стремительно развиваться. Сам уезд стал важным хлебопроизводящим районом в Поволжье,

а с пристани Ставрополя-на-Волге в ближний город Самару регулярно вывозилась вяленая, копченая, соленая и свежая рыба в ее огромном разнообразии.

Значимую роль также играли и водные перевозки людей по реке, в том числе прибывающих в Ставропольский уезд с целью лечения. Сюда приезжали для отдыха служащие и рабочие фабрик города Куйбышева, а также пионеры и школьники. Близ Ставрополя располагается сосновый бор, где есть множество дач и Ставропольский санаторий-кумысолечебница «Лесное», в который туристы напрямиком с пристани отправлялись на отдых.

В 1939 году, когда у самой пристани был построен первый дебаркадер, часть транспортной или складской инфраструктуры, которая предназначается для транспортировки грузов и пассажиров, началась постоянная перевозка пассажиров до Самары. Раньше жители города знали пристань, как занимающуюся перевозками людей и багажа, но с того времени, как началось строительство ГЭС, на пристани все большее место стали занимать работы, которые непосредственно были связаны с перевозками и перегрузками грузов. Через пристань непрерывным потоком шли суда, которые доставляли строительные грузы на стройплощадки гидроузла.

Еще в середине XIX века на Волге активно начало развиваться речное судоходство. С 1843 года действовал закон о поощрении и развитии пароходства на реках, разрешено было всем желающим учреждать речные пароходства – разворачивать предпринимательство. В 1846 году на водных просторах нашего края первый пароход был заказан Правлением пароходного общества «По Волге» Нидерландскому пароходству, который носил название «Волга».

В советские годы был по всей программе обновлено, улучшено и на основе расширенного и модернизированного судопроизводства создано крупнейшее современное речное оборудование и транспорт: дизельные и сухогрузные теплоходы и толкачи, секционные составы, танкеры, новые суда для плавания по рекам, в том числе обновленные теплоходы.

В годы Великой отечественной войны пассажирские пароходы занимались транспортировкой важной техники, оборудования и ресурсов необходимых городу в то тяжелое время, а также эвакуацией мирного населения города, а также рабочих с предприятий. На обратном пути на судах доставлялись воинские подразделения и всякого рода боевые припасы.

«Приказ от 2.09.58 №370» начальника Волжского объединенного Речного пароходства «Об изменении наименования пристани Ставрополь в речной порт Ставрополь» вносит свои существенные изменения. «Впредь именовать пристань: пристань Ставрополь – Ставропольский речной порт Куйбышевского линейного пароходства». 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. Этот день стал образованием речного порта, который в дальнейшем смог оказать большое влияние на формирование мощного промышленного потенциала города.

Порт твердо выполнял все возложенные задачи по перевозке, перевалке и переработке грузов, работал без каких-либо тяжелых убытков и потерь. «Приказом № 462 от 2 сентября 1964» начальника Волжского объединенного речного пароходства порт Ставрополь стал иметь название порт Тольятти. На собственном участке речной порт обладал всем необходимым путевым хозяйством, подходными каналами и шлюзами, акваториями, рейдами.

В 70-е годы было развернуто грандиозное строительство г. Тольятти. Этот период непосредственно связан с постройкой в 1966 году одного из самых крупных в стране заводов по производству легковых автомобилей – ВАЗа. Существенный вклад был внесен работниками Тольяттинского порта в строительство Волжского автозавода: речными судами были перевезены 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.

Итак, в связи с постройкой автомобильного завода речной порт был значительно расширен. Были созданы новые причалы, которые предназначались для переработки грузов для ВАЗа, смонтированы мощные порталные краны. Изменился также внешний вид порта. На месте деревянного дебаркадера, в 1972 году был построен современный береговой вокзал, в котором располагались гостиница в шесть этажей, ресторан, здание управления порта и благоустроенная набережная.

В 1993 году порт Тольятти выходит из состава Волжского Объединенного пароходства и становится самостоятельным. 11 августа 1993 года является днем создания открытого акционерного общества «Порт Тольятти».

Благодаря наращиванию с каждым днем объемов перевозок удобрений водным транспортом, предприятия химической промышленности активизировали работу порта. Крупными заказчиками помимо автомобильного завода стали и организации химической отрасли: производственные объединения ТольяттиАзот, Фосфор, Синтезкаучук.

Говоря о пассажирских перевозках, в 90-е годы из речного вокзала ходило огромное множество теплоходов в разные пригородные направления, останавливались и большие туристические теплоходы. В пассажирской области речного порта располагались вокзал, имеющий высокую пропускную способность пассажиров, здание управления и гостиница. Традиционно порт Тольятти остается одним из любимых мест отдыха горожан.

ПАО «Порт Тольятти» кроме своей экономической деятельности, также является активным участником многочисленных социальных проектов, которые проводятся в городе Тольятти.

Большая часть молодого поколения, которая проходит обучение в отраслевых учебных учреждениях, имеет желание трудоустроиться на морские суда смешанного, река-море плавания. Специалисты порта также

проводят активную деятельность в работе кафедры «Промышленная и экологическая безопасность» Тольяттинского государственного университета.

Одно из немногих данное предприятие на протяжении уже нескольких лет оказывает шефскую помощь МБОУ Школа № 18, где осуществляется методическая и воспитательная деятельность среди учащихся морского кадетского корпуса, МБДОУ детский сад № 69 «Веточка», Самарскому филиалу ФГОУ ВПО «Волжский государственный университет водного транспорта», Клубу ветеранов и инвалидов «Иволга», Благотворительный Фонд Константина Хабенского и многим другим важным учреждениям. Кроме того, каждый год Порт Тольятти является не только активным участником, но и организатором Дня города Тольятти, дня Весны и Труда 1 Мая, а также Дня Победы 9 Мая.

ПАО «Порт Тольятти» дважды являлось победителем конкурса Росморречфлота «Лидер отрасли» в номинации «Лучшая речная стивидорная компания 2014 года» и «Лучшая речная стивидорная компания 2020 года». В 2021 году ПАО «Порт Тольятти» стало лауреатом областной общественной акции «Народное признание 2021» в номинации «Единство и успех».

На сегодняшний день в речном порту в огромном объеме возрастают грузоперевозки, обновляются и приобретаются новые виды оборудования, которые способствуют качественному и стремительному развитию порта, а также с каждым годом в значительной мере увеличивается грузооборот и пропускная способность. Тольяттинский речной порт является вторым по значению в Самарской губернии.

Список используемой литературы и 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: 16.03.2023).
2. Барковский И.Ф. Пути и способы перевозки грузов с низовых пристаней Волги к С.-Петербургу. – Санкт-Петербург, 1868. – 70 с.
3. Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX - начала XX века. – Москва, 1995. – 165 с.
4. Бернштейн-Коган С. В. Внутренний водный транспорт. Его история, экономика и финансы. Вып. 1. – Москва: Транспечать, 1927. – 179 с.
5. Бочаров Ю.М., Ситников Г.Г., Феденко И.И. Поволжье: Справочник-путеводитель по Волге, Каме, Оке и их судоходным притокам на 1932 год. – Москва, 1932. – 310 с.
6. Богословский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – Санкт-Петербург, 1859. – 188 с.
7. Богуславский Н.А. Волга как путь сообщения. – Санкт-Петербург, 1887. – 276 с. URL: <https://elibrigo.ru/handle/123456789/227686> (дата обращения: 22.09.22).
8. Ветренко Л.Д. Управление работой морского порта. – Санкт-Петербург: Элмор, 2005. – 80 с.
9. Виргинский В.С. Начало парового судоходства в России. – Москва, 1948. – 48 с.
10. Волга – Магистраль пяти морей. Москва: Речиздат, 1953, – 486 с.
11. Волгин Н. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ» 2002. – 464 с.
12. Городские ведомости. – Тольятти, 2019. – № 50, 12 июля. – 5 с.
13. Городские ведомости. – Тольятти, 2001. – № 17, 23 мая. – 5 с.

14. Дороги и транспорт // Центр притяжения. – 2015 – № 11 – 96 с.
15. Ерофеев В. Как строилась Жигулевская ГЭС [Электронный ресурс]. URL: <http://gubernya63.ru/dostoprimechatelnosti/madein/ges.html?template=95> (дата обращения: 14.03.2023).
16. Емельянов, М.А. Жигули и «кругосветка». – Куйбышев: Куйбышев. изд-во, 1936. – 317 с.
17. Житков С.М. Краткое обозрение водных путей России. Для техников путей сообщения. – Санкт-Петербург, 1892. – 96 с.
18. Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей в России за столетний период 1798-1898. – Санкт-Петербург, 1900. – 270 с.
19. Житков С.М., Николаев А.С. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. – Санкт-Петербург, 1900. – 372 с.
20. Житков С.М. Проекты соединения водных путей России. – Санкт-Петербург, 1908. – 89 с.
21. Загидуллин А.Х. Комсомольск – ворота города: очерк/ А. Х. Загидуллин – Самара, Б.г. – 36 с.
22. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII - начале XIX века. – Москва, 1982. – 277 с.
23. Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. – Москва, 1991. – 263 с.
24. Лохтин В.М. Значение водных путей и их нужды. – Санкт-Петербург, 1907. – 104 с.
25. Марухин В.Ф. Российский рабочий в эпоху промышленного переворота. (Формирование пролетариата на речном транспорте в Волжском бассейне в 40-70-е г. XIX века). – Владимир, 1991. – 114 с.
26. Марухин В.Ф. История речного судоходства в России (XIX век, Волжский бассейн). – Москва, 1996. – 410 с.

27. Митаишвили А.А. Внутренний водный транспорт СССР и пути повышения его экономичности. – Москва: Речной транспорт, 1957. – 260 с.
28. Михайлов А.В. Внутренние водные пути. – Москва: Стройиздат, 1973. – 328 с.
29. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 1. Л. 1. Приказ №370 начальника ВОРПа «об изменении наименования пристани Ставрополь в речной порт Ставрополь.
30. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 2. Л. 33. Приказы начальника Ставропольского порта по общим вопросам.
31. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 4. Л. 1-3. Решение собрания хозяйственного актива коллективов Ставропольского порта и управления временной эксплуатации судоходных сооружений.
32. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 4а. Л. 21. Мероприятия Ставропольского порта на навигацию 1958 года.
33. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 5. Л. 46. План по труду Ставропольского порта на 1958 год.
34. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 8. Л. 4. Справка о проектных данных и строительстве Ставропольского порта.
35. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 15. Л. 26. Перспективный семилетний план работы порта на 1959-1965 гг.
36. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 28. Л. 17. План по труду на 1960 год.
37. Неуструев С.П. Словарь волжских судовых терминов. – Москва: Нестор-История, 2013. – 160 с. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/49392> (дата обращения: 22.09.22)
38. Нейгарт П.П. Путеводитель по Волге. – Санкт-Петербург, 1862. – 120 с.
39. Никольский В.М. Принципы водного строительства в России. – Пг., 1917. – 52 с.

40. Овсянников В.А. Ставрополь – Тольятти. Страницы истории. Часть II. Дела и люди. – Тольятти: п/п «Современник»: 1999. – 400 с.
41. Павлов А.С. Волга от истока до устья: Путеводитель. Самара: Национальное книжное издательство «Бичик», 1994. – 52 с.
42. Парфенова И.В. Волга. Люди и корабли: моногр. / И.В. Парфенова, Е.Л. Яворовская. – Москва: Арника, 1994. – 128 с.
43. Пузыревский Н.П. Водяные и железнодорожные сообщения в освещении статистических данных / Н. П. Пузыревский. – Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. Сообщ, 1909. – 19 с.
44. Площадь Свободы. – Тольятти, 1994. – № 189, 4 октября. – 13 с.
45. ПАО «Порт Тольятти» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.porttlt.ru/> (дата обращения: 28.04.2023).
46. Руммель В.Ю., Силичь А. В. Материалы для описания русских портов и историй их сооружения. – Санкт-Петербург, 1902. – 220 с. URL: <http://gpntb.dlibrary.org/ru/nodes/2224-rummel-v-yu-materialy-dlya-opisaniya-russkih-portov-i-istorii-ih-sooruzheniya-komis-po-ustroystvu-kommer-portov-vyp-27-dzharylgatskiy-zaliv-evpatoriya-sevastopol-spb-1899> (дата обращения: 15.10.22)
47. Средняя Волга: Справочник-путеводитель. – Куйбышев: Газ. «Сталинец», 1948. – 192 с.
48. Смирнов Г.Н. Порты и портовые сооружения. – Москва: Стройиздат, 1993. – 640 с.
49. Турбин С.И. Волга и Поволжье. – Санкт-Петербург, 1875. – 111 с.
50. Цветков И.Ф. Судостроение в начале XX в. – Санкт-Петербург, 1995. – 558 с.
51. Цыбин В. М. Пароход на Волге. – Саратов: «Пароход», 1996. – 366 с.
52. Чеботарев М. Н. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – Москва: Воениздат, 1981. – 328 с.

53. Чеботарев М.Н. Речное судоходство в России. – Москва: Транспорт, 1985. – 352 с.
54. Чеботарев М.Н., Амусин М.Д., Богданов Б.В., Иваницкий В.А., Честнов Е.И. Речное судоходство в России / М.Н. Чеботарёв, М.Д. Амусин, Б.В. Богданов, В.А. Иваницкий, Е.И. Честнов Е.И. – Москва: Транспорт, 1985. – 352 с.
55. Чульфа Г.Г. Родной и незнакомый поселок «Жигулевское море». Тольятти, 2016. – 146 с.
56. Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах: От древних времен до ныне настоящего и всех преимущественных узаконений по оной государя имп. Петра Великаго и ныне благополучно царствующей государыни имп. Екатерины Великия, / Сочиненное Михайлом Чулковым. Т. 2, кн. 1. – Санкт-Петербург, 1786. – 705 с. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01004102174> (дата обращения: 29.04.23)
57. Шигин В. Сталин и речной флот Советского Союза. – 2021, – 299 с. URL: <https://mmflota.ru/images/stalin.pdf> (дата обращения: 29.04. 23)
58. Шашков З. А. Основные этапы развития советского речного транспорта 1917-1957. – Москва, 1957. – 474 с.
59. Шихеев Ф. М., Горюнов Б. Ф. Устройство морских портов. – Москва: Транспорт, 1987. – 272 с.
60. Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство. – Москва: Транспечать, 1927. – 908 с.

Приложение А

Список использованных источников

Архивные материалы

1. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 1. Л. 1. «Приказ №370 начальника ВОРПа «об изменении наименования пристани Ставрополь в речной порт Ставрополь».
2. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 2. Л. 33. «Приказы начальника Ставропольского порта по общим вопросам».
3. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 4. Л. 1-3. «Решение собрания хозяйственного актива коллективов Ставропольского порта и управления временной эксплуатации судоходных сооружений».
4. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 4а. Л. 21. «Мероприятия Ставропольского порта на навигацию 1958 года».
5. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 5. Л. 46. «План по труду Ставропольского порта на 1958 год».
6. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 8. Л. 4. «Справка о проектных данных и строительстве Ставропольского порта».
7. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 15. Л. 26. «Перспективный семилетний план работы порта на 1959-1965 гг.».
8. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Р-234. Оп. 1. Д. 28. Л. 17. «План по труду на 1960 год».

Периодическая печать

1. Городские ведомости. – Тольятти, 2019. – № 50, 12 июля. – 5 с.
2. Городские ведомости. – Тольятти, 2001. – № 17, 23 мая. – 5 с.
3. Дороги и транспорт // Центр притяжения. – 2015 – № 11 – 96 с.
4. Площадь Свободы. – Тольятти, 1994. – № 189, 4 октября. – 13 с.

Электронные ресурсы в сети Интернет

1. Администрация городского округа Тольятти/ Из фондов архива. ОАО «Порт Тольятти» [Электронный ресурс]. URL: <https://tgl.ru/structure/department/promyshlennost/210/> (дата обращения: 16.03.2023).

2. ПАО «Порт Тольятти» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.portlt.ru/> (дата обращения: 28.04.2023).

Источники личного происхождения

1. Интервью с заместителем председателя Тольяттинской городской общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов – Чучкаловой Валентиной Николаевной.

Приложение Б

Интервью с В. Н. Чучкаловой

Вопрос: Хотелось бы начать наше интервью с вопроса о том, был ли в годы войны как-то задействован речной транспорт в городе и сам порт Ставрополь?

Ответ: Порт города раньше был находился там, где сейчас на данный момент расположен старый Ставрополь. А уже позже был уже построен речной порт Тольятти, но мы его так и называем – наш речной порт. Итак, 22 июня 1941 года на теплоходе «Колхозница» 70 человек жителей Ставрополя ушли на фронт. В их числе были выпускники 10 «А» и «Б» классов «Школы №1». Тогда у них был выпускной вечер, на котором до всего этого ученики первой Ставропольской школы на весельных лодках от порта отплыли на молодецкий курган, где в пещерах каждый год по традиции оставляли свои автографы и различные пожелания, которые предназначались уже следующему выпуску. В город они вернулись где-то в 5 часов, где уже был митинг. Председатель исполкома, Бузыцков, в тот момент проводил общее собрание, неподалеку от него вел свою активную работу военкомат. После оформления всех 70 человек проводили в речной порт на теплоход, который отправился в Куйбышев. Далее молодых людей уже отправляли по разным фронтам, формировали дивизии.

Вопрос: Какая роль отводилась речному судоходству в годы Великой отечественной войны? Сохранились ли об этом какие-то сведения?

Ответ: В нашем городском совете ветеранов раньше работала Клара Андреевна Васильченко – ответственный секретарь городского совета ветеранов войны и труда города Тольятти Самарской области. Она была трудолюбивым человеком, создавшим удивительную вещь – Книгу памяти, в которой собраны воспоминания тольяттинцев, непосредственно принимавших участие в Великой отечественной войне. В ее работе можно увидеть

Продолжение Приложения Б

всевозможные материалы, самые достоверные и, конечно же, объективные сведения от людей, проходивших то страшное время. Это по крупицам собранная история Великой отечественной войны. И вот, затрагивая как раз таки тему речного транспорта в те страшные годы, в воспоминаниях Клары Андреевны есть об этом небольшие упоминания. На одной из страниц книги говорится – цитирую: «На берегу Куйбышевского моря в г. Тольятти сооружен мемориал в память о погибших в 1941-45 гг. и умерших от ран в госпитале города Ставрополь. Почетный караул юных моряков у мемориала погибших».

Известно, что на судах, в частности на теплоходах, через речной порт в годы войны эвакуировали граждан, а также перевозили раненых в госпиталь Ставрополя. В наше время каждый год молодежь и жители города Тольятти в День Победы 9-го мая собираются у мемориала для того, чтобы возложить гирлянду Памяти к обелиску и отдать дань уважения и памяти всем тем, кто героически защищал нашу Родину в годы войны.

Приложение В
Фотографии речного порта



Рисунок В.1 – Общий вид причальной стенки порта

Продолжение Приложение В
Фотографии



Рисунок В.2 – Территория Тольяттинского речного порта в 1967г.