



На бескрайних просторах России водный транспорт издавна играет одну из главенствующих ролей в социально-экономическом развитии державы. Для нашего региона ключевой речной артерией является Волга, а Самарский речной порт – один из крупнейших портов Центрального и Северо-западного бассейнов нашей страны. 24 апреля 2023 года предприятию со славной историей и достойным будущим исполнилось 75 лет.

## РЕЧНЫЕ ВОРОТА ГУБЕРНИИ

текст **Андрей Введенский**  
фото **Наталья Брежнева**

Самара. Благодаря этой крепости, осваивались огромные просторы пустынных степей Заволжья, Южного Урала, отсюда завязывались выгодные торговые отношения со среднеазиатскими странами. Прибывали в Самару и уходили торговые суда: струги, галеры, бригантины. А термина «порт» как такового в те времена вообще не было. Это был обычный причальный пункт, где со временем появлялись амбары, пакгаузы, другие постройки. С них и начинается история порта.

В 1843 году по Волге открылось регулярное движение пароходов, а в 1860-м началось регулярное движение водных пассажирских рейсов от Твери до Саратова, с остановкой в Самаре. Рост грузооборота пристаней вызвал необходимость прокладки железной дороги для их обслуживания. По прибрежной полосе вдоль рек Самары и Волги были проложены железнодорожные пути, и 12 августа 1875 года началось движение поездов от пристани до станции Самара Оренбургской железной дороги. В XIX – XX веках судоходство на Волге находилось в руках множества акционерных компаний. Крупнейшие из них – «Братья Каменские и Мешков», «Кавказ и Меркурий», «По Волге», «Самолёт», «Русь» и другие. Единой пристани по-прежнему не было. Она состояла из агентств и контор, названных акционерных обществ, конкурирующих между собой.

После событий 1917 года речной транспорт национализировали. К концу 1918 года насчитывалось восемь пристаней в Самаре и шесть в Сызрани. Гражданская война и разруха, голод и эпидемии наложили тяжёлый отпечаток на речной транспорт. Начался длительный период восстановления пристаней и флота. К началу Великой Отечественной войны пристань Куйбышев сложилась как высокоорганизованное предприятие. С началом войны её работу перестроили на военный лад. Несмотря на то, что на фронт ушло около 400 наиболее квалифицированных работников, пристань успешно выполняла военные и народнохозяйственные перевозки. В 1943 году пристань обеспечивала отправку стройматериалов городу-герою Сталинграду, разрушенному фашистскими варварами.

В апреле 1948 года пристань получила статус порта. Неоценим его вклад в строительство Волжской ГЭС. Наибольшего грузооборота порт достиг в 1989 году, составив 20,4 миллиона тонн. В 1993 году порт стал акционерным обществом открытого типа.

Сегодня водная гавань – современное высокомеханизированное транспортное предприятие, в активе которого два закрытых склада площадью более 5 тысяч кв. метров, большие открытые складские площадки. Ко всем причалам и складам подведены железнодорожные пути и автодороги. Гарантированные глубины у причалов и на подходах к ним – 4 метра. Это допускает обработку у причалов грузовых теплоходов грузоподъемностью до 5300 тонн, таких как «Волго-Дон», «Волжский», «Сормовский», «Волго-Балт», в том числе и все суда типа «река-море», выполняющие заграничные перевозки.



Олег Симченков, генеральный директор  
АО «Самарский речной порт»

Сегодня Самарский, а некогда Куйбышевский, речной порт входит в состав мощного, широко развитого транспортного узла Самарской губернии. По водным магистралям он связан с портами шести морей: Белого, Балтийского, Каспийского, Азовского, Чёрного и Средиземного, а ещё с портами Волго-Камского и Волго-Донского бассейнов. Железнодорожное сообщение позволяет водной гавани иметь связь практически со всеми регионами Российской Федерации и другими странами. Но это сегодня. А с чего всё начиналось?

### ИЗ ГЛУБИНЫ ВЕКОВ

Конечно, события 75-летней давности, когда пристань Куйбышева стала именоваться портом, а произошло это в процессе реорганизации Волжского бассейна, не могут считаться исторической точкой отсчета. Речные ворота города на Волге имеют глубокие исторические корни, тесно переплетённые с основанием и становлением Самары, да и всей губернии. Так что с исторической точки зрения порту больше четырёхсот лет. Архивные документы красноречиво свидетельствуют: 432 года тому назад, летом 1586 года, недалеко от устья реки Самары, на возвышенном берегу Волги, была сооружена крепость

### НА ПОРОГЕ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

В настоящее время акционерное общество «Самарский речной порт», продолжая славные традиции предшественников, является одним из крупнейших транспортных предприятий внутренних водных путей России. Порт занимает ведущие позиции в осуществлении речных перевозок и поставок песка на главные стройки региона. На протяжении последних трёх лет объём добычи песка превышает 3 млн тонн в год.

«В 2022 году Минтрансом России наш порт внесён в перечень системообразующих предприятий», – рассказывает генеральный директор предприятия Олег Симченков. – Сейчас перед командой порта стоит ряд задач, требующих незамедлительного решения. Так, например, в связи с тем, что эксплуатация песчаных месторождений порта продолжается с конца 70-х годов XX столетия, уменьшаются запасы речного песка, снижается его качество, что усложняет производственные процессы. Поэтому сегодня одной из приоритетных задач, стоящих перед руководством предприятия, является приобретение новых участков недр для обеспечения перспективы развития АО «Порт Самара».

«Кроме того, руководством порта решается задача приобретения земельных участков, предназначенных для складирования добытого песка для его реализации конечным потребителям. Это позволит вынести (либо полный) объём грузопотока, связанный с погрузочно-разгрузочными работами добываемого материала за пределы территории порта и города на берега рек Самара и Сок, не создавая роста нагрузок на автодорожную сеть загруженной центральной части областной столицы. Решив эту задачу, мыкратно снизим объём грузоперевозок, особенно в местах транспортных переходов через р. Самара. Появится возможность создания инфраструктуры по складированию, хранению и перевалке зерна, созданию некоторых производств. Например, организации судоремонтных работ в условиях слипа, что создаст необходимые условия для развития предприятия и наращивания грузооборота», – подчёркивает наш собеседник.

АО «Порт Самара» оснащён уникальным оборудованием: причалами, крановым хозяйством, ремонтно-механической мастерской, док-кессоном, флотом и плавмеханизацией. Однако из-за солидного возраста эксплуатируемой техники поддержание её технического состояния на должном уровне достигается немалыми усилиями работников порта. В связи с этим, сообщил нам генеральный директор, вызывает большое воодушевление пристальное внимание руководства страны к развитию внутреннего водного транспорта. В порту полностью разделяют мнение президента страны, который в своём недавнем обращении отметил, что внутренний водный транспорт является приоритетным и его развитие влияет на общий экономический рост в стране, на развитие промышленности, туризма, других отраслей.

«Ряд принятых на высшем уровне документов, в том числе «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» позволяют нам надеяться на реализацию самых многообещающих планов развития порта, освоение новых направлений бизнеса, новых рынков, разработку новых проектов технической модернизации общества. Губернатор Самарской области Дмитрий Азаров вышел с инициативой создания в регионе портово-логистического хаба в рамках транспортного коридора «Север-Юг», который позволит разгрузить Транссибирскую железнодорожную магистраль, укрепить торгово-экономические отношения с Ираном и другими странами Каспийского бассейна, Персидского залива, а также Индии и Китая. Президент страны Владимир Путин одобрил инициативу и дал поручение о проработке этого вопроса с профильными ведомствами. Руководство порта уже представило на рассмотрение министерству транспорта и автомобильных дорог Самарской области план мероприятий, необходимых для начала реализации проекта, – подчёркивает Олег Симченков.

Генеральный директор отмечает, что Самарский порт гордится своими трудовыми династиями, молодыми работниками и ветеранами, проработавшими в порту более 30, а нередко и более 50 лет.

