

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра отечественной истории и историографии

Инфраструктура системы обеспечения речного флота в Саратове

(конец XIX – конец XX вв.)

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 5 курса 511 группы заочной формы обучения
направления 46.03.01 «История»

Института истории и международных отношений

Тютюкина Алексея Дмитриевича

Научный руководитель

Доцент, кандидат исторических наук _____

М.В. Булычев

подпись, дата

Зав. кафедрой

Профессор, доктор исторических наук _____

В.Н. Данилов

подпись, дата

Саратов 2020

Введение

Речной транспорт и система его обеспечения оказали важное влияние на экономическое развитие Саратова, крупного волжского портового города, и региона в целом. Однако по сравнению с историей развития волжского речного флота вопрос описания инфраструктуры системы его обеспечения исследователями изучен слабо. Нет научных публикаций, в которых эта система рассматривалась бы как комплексная инфраструктура, охватывающая все сферы профессиональной и бытовой жизни речников: управление, техническое обеспечение, снабжение, жилье, лечение, питание, образование и т.д.

Актуальность. Часть существовавшей в Саратове инфраструктуры безвозвратно утрачена, многие из описываемых зданий и сооружений уже снесены, продолжают разрушаться или сменили свое функциональное назначение. Тем актуальнее становится задача сохранения памяти о созданной в Саратове системе обеспечения речного флота.

Цель работы: рассмотреть причины и условия формирования системы обеспечения речного флота в Саратове с конца XIX по конец XX вв., описав ее развитие, складывание в инфраструктуру, начало деградации. В рамках данного исследования для этого необходимо: дать понятие инфраструктуры этой системы; определить, какие объекты имеют к ней отношение, и проследить изменения в ее структуре.

Задачи исследования: рассмотреть, в каких условиях складывалась саратовской системы обеспечения речного транспорта; описать причалы и конторы пароходных обществ, ряд саратовских речных вокзалов, построенных в разные периоды истории; показать изменение внешнего облика прибрежной зоны и набережной Саратова; проследить историю строительства Саратовского порта, важнейшего объекта промышленно-транспортной речной инфраструктуры г. Саратова; дать обзор судостроительных предприятий города; рассказать о социально-культурных объектах инфраструктуры речников в Сара-

тове: жилых домах, учреждениях здравоохранения и культуры и др.; дать описание существовавших учреждений образования водников; рассмотреть обстоятельства открытия музеев речной тематики в Саратове.

Структурно работа состоит из: введения; трех глав (Административно-хозяйственные учреждения; Промышленно-транспортные предприятия; Социально-культурная сфера), состоящих из восьми параграфов; заключения; шестнадцати приложений.

Практическое применение исследования возможно в качестве научного описания разделов экспозиции саратовского Музея речного флота: «История речного судоходства и судостроения», «Пристани и порты», «Внутренние водные пути» и материала для подготовки тематических экскурсий.

Апробация отдельных результатов исследования прошла на научных конференциях: Международной научно-практической конференции «Музеи как места памяти: прошлое и настоящее» (Саратов, ИИиМО СГУ, 2017 г.) с докладом «Музей Волгаря», Международной научно-практической конференции «Эра пароходов, теплоходов речного и морского флота: прошлое, настоящее, будущее» (Псков, 2018) с докладом «Музей речного флота», Международной научно-практической конференции «Музеи как места памяти: прошлое и настоящее» (Саратов, ИИиМО СГУ, 2018 г.) с докладом «Речные вокзалы Саратова (по фотоматериалам)», Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные вопросы Российской истории и музееведения» (Музей боевой и трудовой славы, Саратов, 2019 г.) с докладом «Крылатые суда в Саратове»¹.

¹ Азовцев А.Н., Тютюкин А.Д. Музей речного флота МУДО «Центра туризма, краеведения и морской подготовки». // Материалы седьмой (второй Псковской) международной научно-практической конференции «Эра пароходов, теплоходов речного и морского флота: прошлое, настоящее, будущее» (г. Псков, 6 июля 2018 г.) Псков, 2019. С. 125; Азовцев А.Н., Тютюкин А.Д. Крылатые суда в Саратове. // Актуальные вопросы Российской истории и музееведения. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. (Саратов, СИПК «Музей боевой и трудовой славы», 14 ноября 2019 г.) Саратов, 2019. С. 180.

Основное содержание работы

В первом параграфе «Изменения судоходных условий Волги у Саратова» первой главы «Административно-хозяйственные учреждения» рассматривается судоходная обстановка на саратовском участке реки. Первый путешественник по Волге описывает ее русло между Покровской слободой и Саратовом как глубокое и полноводное, а также отмечает оживленное состояние грузового и пассажирского сообщения.² Обмеление Волги и смещение фарватера от Саратова к левому берегу в конце 1860-х гг. диктовало необходимость принятия мер по исправлению русла и возвращению его к саратовскому берегу. Отмечалось, что только самые серьезные меры по направлению течения реки по прежнему фарватеру может сохранить за Саратовом его прежний рост и значение.³ Различные инженерные проекты возвращения Волги от покровского берега в старое русло, однако, не имели устойчивого успеха, и проблема обмеления Волги сохранялась и в начале XX в.⁴ Начатая в 1928 г. очередная попытка возвращения Волги к саратовскому берегу продолжалась десять лет, и в 1938 г. все же удалось повернуть русло Волги к Саратову.⁵ Разработанный в 1930-х гг. в СССР проект строительства нескольких волжских ГЭС «Большая Волга» предполагал образование ряда водохранилищ. В 1951 – 1962 гг. по окончании строительства Сталинградской (Волжской) ГЭС произошло образование Волгоградского водохранилища. С его заполнением уровень воды поднялся на несколько метров выше прежнего русла в районе Саратова, были затоплены многочисленные острова и протоки, многократно увеличилась площадь зеркала воды.⁶ В процессе подготовки к такому коренному изменению

² Боголюбов А.П., Боголюбов Н.П. Волга от Твери до Астрахани. Издание общества «Самолет». СПб, 1862. С. 340.

³ Москвич Г.Г. «Практический путеводитель по Волге». Одесса, 1902. С. 298.

⁴ Феокритов П.С. «Спутник по реке Волге и ее притокам». Саратов, 1905. С. 68 – 69.

⁵ См.: Волга у Энгельса. 03.04.2011. // Сайт volgafoto.ru.

⁶ См.: Бурдин Е.А. Гидростроительство в России: от Самарского Волгостроя к большой Волге (1930 – 1980 гг.) Ульяновск, 2010.

состояния Волги была проведена масштабная перестройка саратовского участка береговой инфраструктуры.

Второй параграф **«Саратовский берег. Пристани. Набережная. Речные вокзалы»** открывается анализом картины М.И. Доливо-Добровольского «Волга у Саратова. 1877», дающей представление о типичном пейзаже городского берега. Изображенные суда стоят у широкой песчаной полосы берега, причалов еще нет. Обращает внимание паровоз, везущий состав вдоль береговой полосы по небольшому мосту. Рязано-Уральская железная дорога, подведенная к Саратову в 1871 г., превратила город в крупный центр перевалки грузов с водного транспорта на железнодорожный. Вдоль саратовского берега была проложена железнодорожная ветка, с тремя станциями, расположенными рядом с крупными предприятиями, имеющими собственные причалы – Весенняя, Ильинская, Улеша. Важное значение имела станция Увек, расположенная в месте работы железнодорожной переправы через Волгу, которую обслуживал ледокол и две переправы, работавшие вплоть до завершения строительства железнодорожного моста в 1935 г.⁷

К концу XIX в. саратовский берег был застроен уже плотнее: рядом с причалами крупных пароходных обществ и местных компаний теснятся лабазы, площадки-стапели на сваях и пакгаузы на дебаркадерах. К 1930-м гг. количество причалов сокращается до трех грузовых и одного пассажирского на Князевском взвозе рядом с речным вокзалом.

В путеводителях для путешествующих по Волге и газетных статьях саратовский берег предстает скоплением «...беспорядочных, уродливых и безобразных амбаров, сараев, пакгаузов и просто лачуг», местом свалки навоза и гор грязи⁸. План благоустройства прибрежной части города 1941-го г., отложенный из-за начавшейся войны, был осуществлен только в середине 1950-х гг. С

⁷ Кругляк Е.А. Саратовский ледокол. // Гангут №90. СПб, 2015. С. 27.

⁸ Москвич Г.Г. «Практический путеводитель по Волге». Одесса, 1902. С. 299; Северный А. Сжились с грязью. // Молодой сталинец, 4 апреля 1934 г.

1958 г. начались работы по инженерной защите набережной в ожидании заполнения Волгоградского водохранилища. Строительство новой набережной велось т.н. «народным способом», с участием рабочих и служащих саратовских предприятий и организаций. В 1962 г. новому объекту было присвоено название «Набережная Космонавтов». В 2007 г. началось строительство новой набережной, в настоящее время ведутся работы на ее заключительном третьем участке от ул. Вольской до ул. 2-я Садовая.

Первый речной вокзал был построен в 1932 г. на Князевском взвозе.⁹ После его сноса в процессе благоустройства набережной в конце 1950-х в районе ул. Провиантской работал трехпалубный плавучий вокзал.¹⁰ В 1967 г. началось строительство нового комплекса сооружений речного вокзала в Саратове, включавшего причальную стенку длиной 550 м. с 8-ю причалами, пригородный павильон и гостиницу по проекту, разработанному в 1962 г. архитекторами Ленгипроречтранса. Новый вокзальный комплекс, законченный в 1972 г., в 1970 – 1980 гг. обслуживал транзитные туристические теплоходы и местные рейсы. После приватизации в 1994 г. комплекс речного вокзала в целом прекратил свое существование в качестве элемента системы обеспечения речного флота.

Третий параграф **«Конторы, управления, инспекции»** содержит сведения об административных и контролирующих органах управления речного транспорта. Автор приводит несколько примеров контор пароходных обществ и других предприятий¹¹. Так, в 1884 г. в двухэтажном доходном доме на пересечении ул. Большой Сергиевской и Бабушкиного взвоза, принадлежавшем Г.Л. Учаеву, открывается управление саратовского отделения «Строительной конторы инженера А.В. Бари». Контора основанного в 1886 г. «Товарищества Купеческого пароходства по Волге» находилась в принадлежавшем П.М. Репину

⁹ Рубрика «Фотоглаз» // «Саратовский рабочий», 10 сентября 1932 г.

¹⁰ По воспоминаниям Азовцева А.Н.

¹¹ Контора (совр. офис) – название административного, коммерческого, промышленного предприятия или учреждения, а также место размещения их управления.

доме на пересечении ул. Большой Сергиевской и Князевского взвоза. В советское время в здании работали редакция газеты «Волгарь-Ударник», управление Нижне-Волжского речного пароходства, ГИМС Саратовской области¹². Офис Саратовского районного управления пароходства «Волготанкер», до его закрытия после банкротства в 2008 г., размещался в одноэтажном здании на ул. Лермонтова, 72.

Завершается параграф кратким обзором советских административных органов управления речного транспорта. Так, в Саратове работало Саратовское районное управление водного транспорта Волжского бассейна (Рупвод) Наркомата путей сообщения РСФСР (с 1918 г.), 5-й Саратовский технический участок Волжского бассейнового управления пути (с 1917 г.), Управление Средне-Волжского линейного отдела Волжского округа путей сообщения Наркомата сообщения РСФСР (с 1922 г.), Саратовский речной порт Управления Волжского грузопассажирского речного пароходства Министерства речного флота СССР (с 1931 г.), Отдел флотилии и береговых сооружений Управления Рязано-Уральской железной дороги (1918 – 1935 гг.)¹³. Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей, работавшая в здании на ул. Лермонтова на месте будущей гостиницы «Словакия», не позднее 1963 г. была перемещена в Затон и в настоящее время находится по адресу ул. Б. Затонская, 18¹⁴. Саратовский линейный отдел Волжского управления государственного

¹² Обветшало пароходство – будем строить новый дом. 14.03.2014. // Сайт туристического сообщества Турбина.ру.

¹³ См.: ГАСО. Ф. Р-156. Саратовское районное управление водного транспорта Волжского бассейна (Рупвод) Народного комиссариата путей сообщения РСФСР (1918 – 1922 гг.) 1918 – 1921 гг.; ГАСО. Ф. Р-3127. 5-й Саратовский технический участок Волжского бассейнового управления пути (1917 –). 1917 – 1955 гг.; ГАСО. Ф. Р-1719. Управление Средне-Волжского линейного отдела Волжского округа путей сообщения Народного комиссариата путей сообщения РСФСР (1922 – 1923 гг.) 1922 – 1927 гг.; ГАСО. Ф. Р-2347. Саратовский речной порт Управления Волжского грузопассажирского речного пароходства Министерства речного флота СССР (1931 –). 1931 – 1952 гг.; ГАСО. Ф. Р-2718. Отдел флотилии и береговых сооружений Управления Рязано-Уральской железной дороги (1918 – 1935 гг.) 1918 – 1930 гг.

¹⁴ По сведениям работников Волжского бассейна внутренних водных путей.

морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта располагается по адресу: ул. Октябрьская, 9А. Линейный отдел полиции (до 2011 г. – милиции) на воздушном и водном транспорте г. Саратова МВД России расположен по адресу: Б. Затонская, 22.

Первый параграф **«Саратовский судоремонтный завод»** второй главы **«Промышленно-транспортные предприятия»** рассказывает о работавших в городе судостроительных предприятиях, уделяя особое внимание Саратовскому судоремонтному заводу, открытом в Затоне на базе бывшего завода А.В. Чирихиной. В годы Великой Отечественной войны для нужд Волжской военной флотилии на заводе, помимо ремонта плавсостава, велось переоборудование буксирных пароходов в канонерские лодки. В послевоенный период саратовский судоремонтный завод продолжал выполнять работы по ремонту и строительству новых судов. Длительная борьба за сохранение завода закончилась в 2013 г. его банкротством и закрытием¹⁵. В настоящее время на бывшей территории завода – базы стоянок маломерных судов, также здесь ведется строительство многоэтажных домов.

Далее упоминаются менее крупные механические заводов и мастерские. Отдельно автор останавливается на верфях «Строительной конторы А.В. Бари», на которых по проекту инженера В.Г. Шухова собирались нефтеналивные баржи и строились резервуары для нефтепродуктов.

Второй параграф **«Саратовский речной порт»** описывает Саратовскую пристань начале XX в. как скопление плавучих причалов пароходных обществ, промышленных предприятий и отдельных судовладельцев. После национализации торгового флота в 1918 г.¹⁶ его работой стали руководить районные управления водным транспортом (Рупводы). Далее следует обзор эволюции администрирования речного флота в 1920-х – 1950-х гг.

¹⁵ Бутенко Т. На абордаж: кто и как пилит берег Волги в Саратове. // ИА «Версия-Саратов». 21.04.2017.

¹⁶ Декрет о национализации торгового флота от 23 января (5 февраля) 1918 г. Декреты Советской власти. Том I. М., 1957.

На Саратовской пристани до 1930-х гг. все работы по обработке грузов производились вручную. Также работу пристани затруднял недостаток полезной площади берега и необорудованные подъездные пути. С 1935 г. начинается внедрение механизации работ. Также вводится диспетчерское руководство флотом, резко поднявшее эффективность его эксплуатации.¹⁷

В 1948 г. Саратовская пристань была реорганизована в Саратовский речной порт. К началу 1950-х гг. старый порт уже не мог обеспечить растущие потребности народного хозяйства области в обслуживании грузоперевозок, и в 1953 г. началась его реконструкция¹⁸. Далее исследование описывает этапы строительства и введение нового порта в эксплуатацию. Завершается параграф краткой характеристикой современного состояния порта – с 1994 г. АО «Саратовского речного транспортного предприятия».

Первый параграф **«Дома водников. Больница и поликлиника. Клуб речников»** третьей главы **«Социально-культурная сфера»** открывается описанием жилых домов, построенных для работников отрасли в 1930–1957 гг. Далее следует краткий обзор ведомственных медучреждений. Больница водников находилась в здании бывшей богадельни Сергиевской церкви, построенном на углу ул. Большой Сергиевской (ул. Чернышевского) и Князевского взвоза по проекту архитектор П.М. Зыбина в 1910 г. Поликлиника водников работала в советский период в бывшем здании Г.Л. Учаева на углу ул. Чернышевского и Бабушкиного взвоза.

Клуб речников им. Степана Разина с библиотекой и кинозалом находился в длинном двухэтажном здании напротив проходной Саратовского судоремонтного завода, на углу улиц Б. Затонской и М. Горной.¹⁹ В годы ВОВ в здании размещался штаб Волжской военной флотилии. Сейчас на этом месте находится четырехэтажный жилой дом.

¹⁷ Саратовский речной порт за 50 лет Советской власти. Рукописный альбом. Фонд Музея речного флота МУДО «ЦТКиМП» (г. Саратов.) С. 43.

¹⁸ Кошкин В.А. История Саратовского порта.

¹⁹ По воспоминаниям Азовцева А.Н.

В длинном одноэтажном помещении по адресу: ул. Набережная Космонавтов, 7А, находились склады продовольственного снабжения саратовского речного флота²⁰. Сейчас перестроенное здание занимает ресторан «Брудершафт».

Второй параграф **«Образовательные учреждения»** дает обзор развития профессионального образования речников в XX в. В дореволюционный период на Волге почти не имелось постоянных квалифицированных кадров речников, работники со специальным образованием составляли здесь исключение.²¹ Уже в первые годы существования Советской республики предпринимались усилия для изменения этого положения. В 1920 г. при союзе работников водного транспорта Саратова открываются судоводительские курсы²². В 1922 г. при механических мастерских Саратовского затона была организована школа ученичества судомеханической специальности с 4-х годичным сроком обучения, размещавшаяся в двухэтажном доме по ул. Лермонтова, дом 17. К 1926 г. школа размещалась в двух зданиях на ул. Соляной, 15 и Проспекте Кирова, 18 (бывший дом купца И.И. Зейферта). В 1940 г. школа была преобразована в Саратовское ремесленное училище №8 от школы ФЗО речников Наркомречфлота. В 1957 г. в Саратове организовано профессионально-технического училища № 1 с 12-ти летним сроком обучения, занявшее здание детского дома №1 по улице Лермонтова, 28. Базовым предприятием училища был определен Саратовский речной порт, профессия подготовки учащихся – судоводитель судов речного и озерного плавания. В 1964 г. ТУ № 8 было слито с ГПТУ № 39. Учебный корпус училища № 39 разместился в здании по ул. Лермонтова, 28; мастерские и общежитие на 75 чел. – в здание по ул. Соляная 15.

В 2008 г. училище перевели с ул. Соляной в аварийное здание на ул. Зеленая, 28²³. В 2013 г. училище было переименовано в Саратовский лицей речного

²⁰ По воспоминаниям Азовцева А.Н.

²¹ Альбом «Саратовский речной порт...». С. 40.

²² «Саратовские известия», 1920 г. 15 февраля. № 36.

²³ Седова И.В. Министерство образования решило ликвидировать единственный в Саратове лицей речного транспорта? // Сайт lizagubernii.ru.

транспорта. В 2018 г. Саратовский лицей речного транспорта был объединен с Саратовским техникумом строительных технологий и сферы обслуживания, образовав Саратовский колледж водного транспорта, строительства и сервиса по адресу ул. Ново-Астраханское шоссе, 79.

Школа водников в 1930-х гг. размещалась в здании бывшего особняка Ф.В. Котенева на Музейной площади²⁴. С 2007 г. в здании находится ЧОУ «Православная гимназия г. Саратова».

Детский сад речников находился по адресу: ул. Чернышевского 211; сейчас это детский сад №50. Ясли речников работали по адресу: ул. Мичурина 141²⁵.

Третий параграф **«Музей Волгаря. Музей речного флота»** начинается историей первого музея речного дела в России, открытого в 1921 г. речниками Рупвода по призыву профессора Саратовского университета Б.М. Соколова. В историко-этнографическом Музее волгаря усилиями сотрудников, в первую очередь директора Ф.Н. Родина, была собрана уникальная коллекция подлинных предметов и документов.²⁶ В 1935 г. Музей волгаря оказался под угрозой закрытия, и новый директор Н.И. Кузьмин перевез его коллекцию в г. Горький, в Институт инженеров водного транспорта, сейчас – Волжский государственный университет водного транспорта в г. Нижний Новгород. Музей речного флота при университете – крупнейший в России музей подобной тематики.

Продолжает рассказ история открытия в 1992 г. Музея речного флота в Саратовском речном порту по инициативе писателя В.М. Цыбина и другие саратовских краеведов. Однако в 1999 г. музей был закрыт после ухода из жизни его первого руководителя Ю.А. Чернышова. В 2006 г. коллекция музея была передана клубу «Юный моряк» (впоследствии – Детско-юношеский центр морской и спортивно-технической подготовки) по адресу: Дома 8 марта, к. 6, где музей находится и в настоящее время. С 2009 г. музеем руководит ветеран

²⁴ Фотоэтиюд Дяговец Л. // «Коммунист», 4 февраля 1939 г.

²⁵ По воспоминания А.Н. Азовцева.

²⁶ Родин Ф.Н. «Историко-этнографический музей волгаря». Саратов, 1928.

речного флота А.Н. Азовцев. С его приходом музей пополнился новыми экспонатами, была создана новая экспозиция. С началом регулярного проведения экскурсий музей стал приобретать популярность у саратовцев и гостей города. В 2013 г. «Музей речного флота» получил свидетельство о регистрации. В 2015 г. Детско-юношеский центр морской и спортивно-технической подготовки после слияния с городской Станцией юных туристов был преобразован в Центр туризма, краеведения и морской подготовки. После реконструкции помещений была сформирована новая экспозиция, и в 2017 г. состоялось торжественное открытие обновленного музея. Музей речного флота продолжает работать и развиваться, – во многом это заслуга саратовских речников, активно участвующих в музейных мероприятиях и пополнении коллекции.

В **Заключении** исследования резюмируется, что в Саратове за описываемый период времени была выстроена развитая инфраструктура обеспечения речного флота. Ее появление и происходившие изменения (развитие, складывание в инфраструктуру, деградация) были вызваны значимыми событиями в жизни страны. Развитие пароходного сообщения на Волге во второй половине XIX в., ускорившееся в результате промышленного подъема после реформ 1861 г., положило начало складыванию системы обеспечения речного транспорта. Национализация речного флота в 1918 г. позволила объединить ранее разрозненные отдельные объекты системы обеспечения, начав формирование ее инфраструктуры. Индустриализация 1930-х гг. дала толчок развитию инфраструктуры: начинают строиться дома для речников и пассажирский речной вокзал, вводится механизация труда и др. Мобилизация промышленности и транспорта в годы Великой Отечественной войны расширила материальную базу системы обеспечения флота и ускорила внедрение механизации обработки грузов. Реализация масштабного проекта строительства волжских гидроузлов в 1950 – 1960-х гг., коренным образом изменившая состояние русла Волги, потребовала серьезной перестройки саратовского участка береговой инфраструктуры. Период общего кризиса начала 1990-х гг., вызванный сме-

ной политического и социально-экономического строя в стране и последовавшей приватизацией промышленности сопровождается неизбежной деградацией инфраструктуры системы водного транспорта и системы обеспечения.

Рост системы обеспечения речного флота, в свою очередь, оказывал положительное влияние на экономическое развитие Саратова. В период своего расцвета (1960-е – 1980-е гг.) система обеспечения охватывала практически все сферы жизни саратовских речников: производственную деятельность, быт, образование, здравоохранение, культуру и др.

В настоящее время, на фоне общего спада производства и последовавшего уменьшения значения речного флота, можно говорить о процессе «сжатия» его инфраструктуры в г. Саратове. Многие ее элементы, представляющие интерес в качестве памятников архитектуры, уже утрачены или находятся под угрозой исчезновения. Запланирован снос аварийного дома – бывшего здания конторы Купеческого пароходства. Разрушается оставшийся «без хозяина» дом Г.Л. Учаева, в котором работала контора А. Бари. Практически уничтожен комплекс зданий Саратовского судоремонтного завода.

Однако некоторые объекты инфраструктуры саратовского речного флота пережили экономические проблемы и, сохранились, пусть и измененном состоянии. Работу по обслуживанию грузовых перевозок продолжает преемник Саратовского порта – АО «Саратовское речное транспортное предприятие». ЗАО «Пассажирское речное управление» в навигацию 2020 г. открыло три маршрута по области. Продолжает работать, пусть и в новом качестве, Музей речного флота. В 2019 г. саратовская общественность инициировала процесс признания бывшего дома Учаева объектом культурного наследия для спасения здания от происходящего разрушения, однако результат пока не достигнут. Работа по проекту подъема «Саратовского ледокола» и организации на его базе мемориала саратовским речникам в данный момент также заморожена. Тем актуальнее становится продолжение исследования истории речного дела в Саратове.