

**Судоходство и судостроение в г. Коломне**

**Галкина Анастасия Павловна**

*Абитуриент*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра гидрологии суши, Москва, Россия

*E-mail: nastya.g2000@yandex.ru*

**Судоходство и судостроение в г. Коломне**

**Галкина Анастасия Павловна** *Абитуриент* *Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, географический факультет, Москва, Россия* *E-mail: nastya.g2000@yandex.ru*

Территория Коломны и Коломенского района является уникальной в географическом положении: именно здесь заканчивается течение главной реки Московского региона - Москва-реки, которая пересекает все Подмосковье, беря свой путь длиной в 502 км за городом Можайском. Москва-река впадает в Оку, которая несёт свои воды в великую русскую реку Волгу. Это и предопределило развитие Коломны сначала как города, активно вовлеченного в судоходство, а затем и как судостроительного центра.

Активное судоходство начало развиваться с середины 19 в., когда было основано Московское речное пароходство и порт «Коломна», а в 1876 г. на Коломенском заводе был построен первый колесный речной пароход. Впоследствии строились пароходы различного типа: самоходные баржи, речные буксирные и пассажирские пароходы (в их числе двухпалубный пароход «Ломоносов»), речные землечерпательницы для дноуглубительных работ и для золотопромышленных целей, землесосы, минные заградители. Пароходы с маркой Коломенского машиностроительного завода появились на Москве-реке, Оке, Волге, Северной Двине и других реках. В начале XX в. строились колесные буксиры и грузопассажирские теплоходы, был создан первый в мире морской танкер «Дело» для работы на Каспийском море.

В советский период коллектив пристани «Коломна» занимался ремонтом пароходов и барж; на пристани у впадения Москва-реки в Коломну проводилась загрузка судов углем и водой. Пассажирские катера осуществляли перевозки населения по рекам Москве и Оке в пределах акватории Коломенского, Луховицкого и Озерского районов.

В 1990-е гг. порт «Коломна» был приватизирован. Занявшись перевозкой гравия, а также разработкой и перевозкой крупнозернистого песка, коломенские речники смогли преодолеть сложные десятилетия.

В 2007 году порт «Коломна» приступил к реализации нескольких новых масштабных проектов. Один из них - создание слипа: судоподъемного сооружения для ремонта и строительства судов. В России подобные сооружения не строили на протяжении 20 лет. Коломенский слип - крупнейшее подобное сооружение в центральной части России. Его грузоподъемность 2000 тонн, что позволяет одновременно ремонтировать до десяти судов длиной до 110 метров и шириной до 16 метров.

С этого времени технологически стало возможным возобновление судостроительных работ. И в июле 2012 года был спущен на воду первый универсальный сухогруз «Коломна-1», построенный на судостроительных верфях предприятия.

Таким образом, сочетание исторического и географического факторов стало одной из важных составляющих социально-экономического развития города Коломны.

Литература

- 1) Времен связующая нить. Рязанские и коломенские немцы в истории России: Сб. историко-краеведческих материалов / Сост. А.В. Шенк, Н.И. Демпке. Коломна: Ин-лайт, 2007.
- 2) Кузовкин А.И., Тарханян Л.С. Речники Коломны. Коломна, 1994.
- 3) Кузовкин А.И., Тарханян Л.С. Коломна - город портовый. К 150-летию порта «Коломна». Коломна, 2008.

### Источники и литература

- 1) Времен связующая нить. Рязанские и коломенские немцы в истории России: Сб. историко-краеведческих материалов / Сост. А.В. Шенк, Н.И. Демпке. Коломна: Ин-лайт, 2007.
- 2) Кузовкин А.И., Тарханян Л.С. Речники Коломны. Коломна, 1994.
- 3) Кузовкин А.И., Тарханян Л.С. Коломна – город портовый. К 150-летию порта «Коломна». Коломна, 2008.

### Иллюстрации



Рис. 1. Пароход "Ломносов"