

РОЛЬ ПИНСКОГО СУДОХОДСТВА В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ БЕЛАРУСИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

А. А. Демянчук

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель И. Ю. Уваров, канд. ист. наук, доцент

Главная задача – показать развитие и дальнейшие перспективы Пинского кораблестроения. В настоящее время развитие речного транспорта имеет стратегическое значение для экономики Беларуси, так как это поможет разворачиванию внутреннего туризма и осуществлению экспорта. Необходимо также упомянуть о достижениях этого завода в истории страны.

Дважды Минское губернское правление рассматривало ходатайство Юлии Петровны О’Бриен де Ласси по поводу постройки завода. Юлия Петровна О’Бриен де Ласси была пинской дворянкой. Несомненно то, что эта удивительная женщина обладала

талантом хозяйственной стратегии, так как ее экономический эксперимент завершился полным успехом. В 1894 г. разрешение на строительство было получено [2, с. 18].

По данным 1897 г., в г. Пинске было построено 2 пассажирских корабля. Создаются там и установочные катера. В наше время такие суда обслуживают водные пути Беларуси, России и Украины. Этот завод выпускал пароходы, корпуса для судов, паровые котлы и осуществлял ремонт судов. Во время Великой Отечественной войны оборудование было эвакуировано. Возобновил он работу в 1945 г., а с 1961 г. ему было дано современное название [1, с. 246].

В январе 1983 г. директором Пинского судостроительно-судоремонтного завода становится Виктор Павлович Бруцкий, который в своей жизни где только не работал. Поначалу он работал в бригаде слесарей, где через пару месяцев ему присвоят первый разряд. Затем его приняли в качестве инженера-конструктора, а через некоторое время его назначают начальником технического отдела. В то время завод переживал нелегкие времена. В 90-х гг. коллектив брался за любую работу: производилась перевозка баллонов, строили водонапорные башни, паромные и пешеходные мосты. И только в 2005 г. завод вернулся к профильному производству – своему истинному предназначению. В этом же году был спущен на воду буксир-толкач «Пинск». И этот день стал счастливым для всего коллектива завода [4, с. 603]. 19 ноября 2009 г. по улицам Пинска провезли новый пассажирский теплоход «Полонез», построенный в 2008 г. на Пинском судостроительном заводе. Теплоход отвезли на Огинский канал, а местный судоремонтный завод впервые за 10 лет получил заказ на три корабля, причем впервые в Беларуси – пассажирского класса. Такой теплоход, как «Полонез» может вместить 50 пассажиров на верхней и нижней палубах. Пассажирский салон оборудован кондиционерами, холодильником и телевизором.

Также в это время в Витебске спустили на воду пассажирский теплоход, который изготовили пинские судостроители. До Витебска его везли на тягачах через всю Беларусь, где теплоход повышенной комфортности будет плавать по экскурсионному маршруту через центр города. Теперь теплоход «Витебск» отправился в первое плавание, а до этого путешествие было сухопутным: за два дня корабль на тягачах преодолел 700 км автомобильных дорог. На самый север Беларуси – в Витебский речной порт – его привезли с юга страны. Пинские мастера уже строили пассажирские теплоходы для Августовского и Огинского каналов. Однако это произведение корабельного искусства пока аналогов в Республике Беларусь не имеет [3].

Новый туристический корабль проекта 95100А – теплоход «Могилев» построили в 2012 г. на Пинском судостроительно-судоремонтном заводе. Двухпалубный теплоход рассчитан на 84 пассажира: более 30 человек смогут находиться в салоне, остальные – на палубе. Теплоход обустроено кафе с барной стойкой и телевизором, оборудован системой кондиционирования воздуха. Он имеет около 6 м в ширину и 25 м – в длину и предназначен для эксплуатации на реках и озерах. Для удобства отдыхающих оснащен бесшумно работающим двигателем Volvo. В порт приписки теплоход «Могилев» пойдет своим ходом по Припяти, через Киевское водохранилище – в Днепр, для этого придется дважды пересечь белорусско-украинскую границу. При строительстве теплохода проектировщики учли пожелания организаций, эксплуатирующих ранее построенные в Пинске туристические суда. Так, с 2006 г. курсирует теплоход «Неман» по Августовскому каналу, на Выгонощанском озере в Ивацевичском районе с 2008 г. работает теплоход «Полонез», суда «Витебск» и «Северная столица» ходят по Двине. Теплоход «Могилев» в этом списке будет пятым.

Также в Беларуси планируется построить круизный теплоход. Об этом сообщил заместитель генерального директора предприятия «Днепробугводпуть» Сергей Зубко [3].

Немаловажен тот факт, что удалось сохранить пинское кораблестроение. Многие молодые специалисты попадают на этот судоремонтный завод, где очень дружный коллектив. Предприятие получает все новые и новые заказы по постройке новых теплоходов. Так, в будущем планируется построить круизный и туристический теплоходы.

Таким образом, Пинский судоремонтный завод обслуживает различные водные каналы, а его деятельность находит применение во многих сферах бизнеса, что способствует развитию торговли и торговых путей.

Л и т е р а т у р а

1. Гісторыя Пінска. Ад старажытнасці да сучаснасці: да 915-й гадавіны з першага летапіснага ўпамінання / Нац. акад. навук Беларусі. Ін-т гісторыі. – Мінск : Выш. шк., 2012. – 711 с.
2. Пинск : Путеводитель по столице Полесья : информац.-реклам. справ. / сост. В. Н. Макавчук. – Пинск, 1993. – 372 с.
3. Наш Пинск исторический. – Пинск : Пин. гор. тип., 1996. – 48 с.
4. Беларуская энцыклапедыя : у 18 т. / рэдкал.: Г. П. Пашкоў [і інш.]. – Мінск : БелЭн, 2001. – Т. 12: Палікрат-Праметэй. – С. 374.