

# ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

21 декабря 2017 г., четверг, № 51 (6006)

Газета выходит 1 раз в неделю,  
по четвергам

## 27 декабря – 155 лет Белорусской железной дороге

### УВАЖАЕМЫЕ ТОВАРИЩИ!

*Сердечно поздравляю вас  
с 155-летием Белорусской  
железной дороги!*

На всех этапах своей истории Белорусская железная дорога играла важную роль в жизни общества, обеспечивая стабильную работу отраслей экономики и перевозку пассажиров.

Значительный шаг в развитии железнодорожного транспорта Беларуси сделан за последние пять лет. Завершена электрификация направления Минск – Гомель, преобразились вокзальные комплексы областных и районных центров, открыты новые маршруты, внедрены современные информационные технологии.

Большая работа проделана для повышения конкурентоспособности международных грузовых перевозок.

Все эти результаты достигнуты благодаря слаженному труду белорусских железнодорожников.

Убежден, что ваш многотысячный коллектив будет и впредь верен добрым традициям при выполнении стоящих перед транспортниками государственных задач.

Желаю труженикам и ветеранам отрасли крепкого здоровья, новых успехов и достижений на благо родной Беларуси!

**Президент Республики Беларусь  
Александр ЛУКАШЕНКО**

### УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!

*От имени Правительства  
Республики Беларусь примите  
искренние поздравления  
со 155-летием  
Белорусской железной дороги!*

С начала строительства стальной магистрали на белорусской земле железнодорожный транспорт стал движущей силой развития всех сфер общества. Совершенствуясь, он и сегодня остается важнейшей составляющей транспортного комплекса республики, вносит огромный вклад в экономику нашего государства, осуществляя бесперебойные перевозки пассажиров и грузов.

Белорусская железная дорога имеет большой технический и интеллектуальный потенциал. Реализация масштабных проектов по модернизации инфраструктуры, повышающих уровень и качество предоставляемых услуг, – лучшее тому подтверждение.

Стремительное развитие технологий, интеграционные процессы в мировой экономике ставят перед железнодорожниками новые задачи. Решать их – значит двигаться по пути инновационного развития, повышая конкурентоспособность железнодорожного транспорта и экономя ресурсы.

Белорусская железная дорога – это многочисленный коллектив, в котором почетное место занимают ветераны, заложившие основы профессиональных традиций. Уверен, нынешнее поколение железнодорожников внесет достойный вклад в развитие транспортной сферы государства.

Искренне благодарю вас за самоотверженный труд, верность избранной профессии и высокие результаты. Желаю вам здоровья, трудовых успехов и новых достижений на благо нашей страны!

**Премьер-министр Республики Беларусь  
А.В. КОБЯКОВ**

### УВАЖАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ! ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!

*Примите самые искренние  
поздравления по случаю  
знаменательной даты –  
155-летия Белорусской  
железной дороги!*

Сегодня стальные магистрали Беларуси протянулись более чем на 5,5 тысячи километров. Они по праву считаются основными транспортными артериями страны, связывающими города, регионы и страны. Железные дороги обеспечивают стабильную деятельность промышленных предприятий, внутренние, экспортные, импортные и транзитные перевозки.

Перед железнодорожниками стоят серьезные многоплановые задачи, главные из которых – модернизация инфраструктуры и обновление подвиж-

**Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь А.А. СИВАК**

ного состава, повышение качества услуг, уровня безопасности и надежности перевозок.

Убежден: высокий профессионализм и слаженная работа, дисциплина и самоотверженность, которые отличают железнодорожников, помогут сохранять и развивать лучшие достижения коллектива с полуторавековой историей.

Нынешнее поколение белорусских железнодорожников вносит важный вклад в экономику государства, в повседневную жизнь его граждан. Успешное функционирование отрасли всегда обеспечивали ваша самоотдача и трудолюбие.

Отдельные слова признательности позвольте сказать ветеранам-железнодорожникам, которые передают молодежи свой опыт и славные традиции. Благодаря вашему упорному труду в республике создана развитая и мощная сеть железнодорожного транспорта. Вы, несомненно, являетесь примером для подражания молодому поколению, за которым – будущее нашей стальной магистрали.

Уважаемые железнодорожники! Дорогие ветераны! От всей души желаю вам крепкого здоровья, творческого настроения, новых важных проектов и достижений! Счастья, мира и добра вам и вашим близким!

### УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ!

*От имени Совета Республики  
Национального собрания  
Республики Беларусь примите  
поздравления с замечательной  
датой – 155-летием  
Белорусской  
железной дороги!*

Сегодня стальная магистраль играет важнейшую роль в экономике суверенной Беларуси и является символом прогресса и постоянного развития.

Настоящее и будущее нашей страны невозможно без эффективной работы железнодорожного транспорта, слаженного и самоотверженного труда тысяч высококвалифицированных специалистов. Вы обеспечиваете надежное и бесперебойное функционирование национальной системы грузо- и пассажироперевозок, способствуете формированию устойчивых межрегиональных связей, укреплению деловых, культурных и дружественных отношений. Убежден, что, открывая новую страницу своей истории, Белорусская железная дорога внесет значительный вклад в реализацию инициативы по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути, обеспечит широкое внедрение инновационных технологий, а также будет содействовать развитию интеграционных процессов, являющихся залогом стабильности и процветания нашего государства.

Уважаемые работники и ветераны Белорусской железной дороги! Позвольте выразить вам искреннюю благодарность за преданность выбранному делу, ответственность и мастерство, а также от всей души пожелать доброго здоровья, мира, счастья, новых побед и достижений на благо родной Беларуси!

**Председатель Совета Республики  
Национального собрания Республики Беларусь  
М.В. МЯСНИКОВИЧ**

Материалы об истории и сегодняшнем дне предприятий и организаций Белорусской железной дороги, а также поздравления в адрес коллективов читайте на стр.

**5–32**

### СОБЕРИ СВОЙ VOLVO



**VOLVO FH**

460л.с., КПП I-Shift, баки 1450л, Michelin

**+ специальная цена на 5 опций, 1000 Евро за каждую:**

- двигатель 500л.с.
- кабина Globetrotter XL
- адаптивный круиз-контроль с экстренным торможением
- интеллектуальный круиз-контроль с I-Roll и I-See
- пакет опций Обзор (Биксенон, поворотные огни, датчик дождя)

**+ при покупке от 2х тягачей выбери опцию-БОНУС из перечня**

**+ минимальное собственное участие на старте**

**+ отсрочка лизинговых платежей на 3 месяца**

Подробности на [volvotrucks.by](http://volvotrucks.by)

ИООО «Вольво Груп БЛР»  
г. Минск, ул. Припыцкого, д.79, офис 509  
тел. + 375(44) 563 55 63, +375(29) 628 10 00



Volvo Trucks. Driving Progress

## Поздравляем!

## По труду и честь

18 декабря Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко подписал Указ № 451, согласно которому за многолетний плодотворный труд, образцовое исполнение служебных обязанностей и значительный личный вклад в развитие своих отраслей государственных наград удостоены 89 человек. В их числе – работники дорожного хозяйства, железнодорожного и водного транспорта.

Генеральный директор ОАО «Дорожно-строительный трест № 5» Валерий Габец удостоен звания «Заслуженный строитель Республики Беларусь».

Алексей ПЕКУН

## Событие

## Он прилетел!

19 декабря впервые в истории гражданской авиации Беларуси Национальный аэропорт Минск встретил 4-миллионного пассажира! Им оказался белорус Всеволод Беляев, прилетевший из питерского Пулково.

Интересный факт: в этом году Всеволод совершил уже 205 полетов, из них 70 – рейсами «Белавиа». Так много он летает в основном по работе. И не поспоришь – удача выпала человеку совершенно заслуженно.

Конечно, встреча была очень торжественной, и, конечно, «миллионнику» вручили цветы и подарки. Подробности читайте в следующем номере «ТВ».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»



## Анонс

## Миссия невыполнима?

Действительно ли Беларусь вступит в новый, 2018 год с «тяжелым грузом» транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр?

Наш собственный корреспондент провел журналистское расследование.

Его результаты – в следующем номере «Транспортного вестника».

## Праздник

19 декабря 155-летие Белорусской железной дороги отметили в ее Минском отделении. Праздничный вечер в столичном Культурно-спортивном центре собрал железнодорожников Минска, Орши, Молодечно, Борисова, работников линейных станций.

Подробности – в ближайших номерах «ТВ».



Фото Алексея ВОЙТОВА

## Финансы

## Заходите и читайте

На интернет-сайте Министерства финансов опубликован проект республиканского бюджета на 2018 год. Согласно документу республиканский дорожный фонд будущего года формируется в сумме 561 928 000 рублей. Использование его средств (с учетом направления средств республиканского бюджета в сумме 32 094 474 рублей) осуществляется в сумме 594 022 474 рублей.

Алексей ПЕКУН

Распределение расходов фонда (за исключением субвенций, передаваемых в консолидированные бюджеты областей и бюджет Минска) между получателями средств осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Средства, поступающие от взимания государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, направляются на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт республиканских автомобильных дорог, погашение основного долга и уплату процентов по кредитам, выданным на строительство второй кольцевой автомобильной дороги вокруг Минска, а также передаются из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет Минска в виде субвенций.

Из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет Минска передаются субвенции в сумме 143 663 627 рублей, в том числе Брестской области – 23 848 162 рубля, Витебской – 21 980 535 рублей, Гомельской – 22 411 526 рублей, Гродненской – 22 124 199 рублей, Минской – 33 904 616 рублей, Могилевской – 15 659 334 рубля и Минска – 3 735 255 рублей.

Субвенции направляются областными, городскими (городов областного подчинения) и районными Советами депутатов на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт местных автомобильных дорог и уплату процентов по кредитам, полученным на указанные цели в соответствии с законодательными актами, строительство, реконструкцию и капитальный ремонт улиц, являющихся продолжением республиканских и местных автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытием, в населенных пунктах, строительство западного обхода Бреста, погашение кредита, выданного на его строительство, и процентов за пользование им, а также Минским городским Советом депутатов – на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт магистральных улиц радиального направления и Минской кольцевой автомобильной дороги.

## М7: одобрен проект реконструкции

Алексей ПЕКУН

Как сообщило Посольство Республики Беларусь в Королевстве Бельгия, 13 декабря руководитель белорусской дипмиссии Александр Михневич провел несколько встреч в Люксембурге с руководством Европейского инвестиционного банка.

В ходе беседы вице-президент ЕИБ Александр Стубб проинформировал белорусскую сторону о том, что 11 декабря Советом банка был одобрен проект по реконструкции автомобильной дороги М7/Е28 и автодорожного пункта пропуска «Каменный Лог». Это первый проект для ЕИБ в Беларуси. В течение декабря и января планируется согласовать текст соглашения для его подписания сторонами.

На встрече с директором департамента банка Флавиа Паланза и руководителями структурных подразделений департамента, отвечающих за сотрудничество с Беларусью по различным направлениям, подробно обсуждались состояние дел, перспективы и проблемные вопросы по каждому из проектов ЕИБ в Беларуси.

Руководство Европейского инвестиционного банка высоко оценило качество налаживающегося взаимодействия с нашей страной, уровень работы белорусских специалистов Министерства экономики, других органов государственного управления, банков и иных организаций, заинтересованных в реализации совместных проектов.

Стороны договорились и в дальнейшем поддерживать тесный контакт по всему спектру вопросов взаимодействия Беларуси с этим одним из ключевых мировых финансовых институтов.

## Прямая линия

23 декабря с 9.00 до 12.00 можно получить ответы на вопросы, находящиеся в компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, позвонив по телефону в Минске

**(017) 259-79-26**



## Наш отдел рекламы:

**(017) 285-37-98**  
**285-38-03**

### Наши дети

## В Ждановичи – с концертом

В рамках благотворительной акции «Наши дети» руководители белорусской магистрали и профсоюзного комитета управления БЖД встретились с воспитанниками Ждановичской специальной общеобразовательной школы-интерната. Здесь обучаются дети с нарушением слуха из разных регионов Беларуси.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Под Новый год железнодорожники навещают ребят уже традиционно. И каждый раз дети с нетерпением ждут гостей, которые привнесут в их жизнь долгожданный праздник. Настоящим подарком стал и праздничный концерт с участием Деда Мороза и Снегурочки, подготовленный Культурно-спортивным центром Минского отделения в содружестве со школой-интернатом. Ребят впечатлили выступления участников заслуженных любительских коллективов Беларуси – «Озорные огоньки» и «Белая Русь», а также театра танца «Симпатик», брейк-данс-команды «Повер Ренджер». С замиранием сердца они следили за акробатическими этюдами цирковой студии «Белая Русь» и готовы были пуститься в пляс вместе со своими ровесниками из ансамбля эстрадного танца «Озорные огоньки».

Весь концерт сопровождался сурдопереводом. А когда на сцену с вокальными номерами вышли воспитанники школы-интерната, многие зрители «запели» руками.

Железнодорожники поздравили детей с наступающим Новым годом, а профсоюзный комитет привез еще и сладкие подарки. Помимо этого, для укрепления материально-технической базы учреждения Белорусской железной дорогой школе-интернату была оказана спонсорская помощь.

Здесь существует добрая традиция – дарить своим гостям подарки, сделанные своими руками и от чистого сердца. Не обошлось без них и в этот раз.

Сегодня в школе-интернате обучаются 102 учащихся в возрасте от 4 до 18 лет, в основном из малообеспеченных семей. Недостаток слуха компенсируется повышением других способностей. Ребята активно играют в футбол, занимаются рукоделием, организуют выставки.

## Дороже любого подарка...

Чтобы принять участие в ставшей уже традиционной благотворительной акции «Наши дети», необязательно быть официальным шефом детского дома или приюта, периодически напоминая о себе подарками. Можно уделять систематическое внимание обездоленным в той или иной мере ребятишкам, пусть это даже и не сироты.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

Лепельское дорожно-строительное управление № 34 ОАО «ДСТ № 1, г. Витебск» многие годы заботится о детях-инвалидах, проживающих в родных семьях. Организовать коллективную встречу или культпоход такой детворе значительно сложнее, чем обычным мальчишкам и девчонкам. Нередко соцработникам крайне необходима для этого помощь транспортом.

– И мы охотно выделяем автобус для доставки детей-инвалидов на концерты или экскурсии. Недавно, скажем, возили на Линию Сталина. Они не только ознакомились с историческими для нашего Отечества местами, но и посмотрели хороший концерт, – рассказывает директор ДСУ № 34 Александр Болтрушевич.

Для людей с ограниченными возможностями подобные поездки – поистине подарок судьбы. А прибавьте сюда возможность общения со сверстниками... Теплота сердец взрослых, занимающихся благотворительностью, согревает как солнышко. Александр Михайлович сообщил, что к Новому году дорожники уже закупили подарки для ребятишек, шефство над которыми, хоть и неофициально, они взяли на себя. Очень хочется, чтоб дети счастливо улыбались миру. А это дороже любого подарка.

(стр. **75**  
подписного каталога)

**ТРАНСПОРТНЫЙ**  
ВЕСТИНИК

Для предприятий и организаций –

**индекс 641212**

Стоимость подписки на 6 месяцев – **89,10 руб.**

Для индивидуальных подписчиков –

**индекс 64121**

Стоимость подписки на 6 месяцев – **46,62 руб.**

(стр. **75**  
подписного каталога)

**ТРАНСПОРТНАЯ**  
БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций –

**индекс 632412**

Стоимость подписки на 6 месяцев – **80,70 руб.**

Для индивидуальных подписчиков –

**индекс 63241**

Стоимость подписки на 6 месяцев – **39,90 руб.**

# Новый год. Беларусь. Подписка

Во всех  
почтовых  
отделениях  
страны!

**I полугодие 2018 года**



**Пассажирские перевозки**

# Под музыку оркестра

**Вчера на вокзале станции Минск-Пассажирский прошел концерт Президентского оркестра под руководством заслуженного артиста Беларуси Виктора Бабарикина. Этот совместный музыкальный проект прославленного коллектива и Белорусской железной дороги приурочен к 155-летию магистрали.**

Ольга ОРЛОВА, «ТВ».

Свой юбилей в этом году отметил и оркестр. Ему исполнилось 15 лет. В конкурсе столичного вокзала в течение часа пассажиры – минчане и гости столицы – наслаждались живой музыкой. Праздничный концерт музыканты открыли романсом «Попутная песня» из цикла «Прощание с Петербургом» Михаила Глинки. Поводом к его созданию послужило открытие в 1837 году Царско-сельской железной дороги, первой в России. Кроме того, в зале ожидания конкурса звучали мировые хиты и национальные мелодии разных стран.

Здесь же прошло чествование двухмиллионного интернет-пассажира, которому вручен памятный подарок и именной сертификат, подтверждающий данный статус.

Фото – на нашем сайте: [transport-gazeta.by](http://transport-gazeta.by)

## Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 6.00 19 декабря, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 478 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 3 тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 851 учетное ДТП, в которых погибло 237 и было ранено 955 человек. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 967 ДТП, в которых 290 человек погибли и 1104 получили ранения.

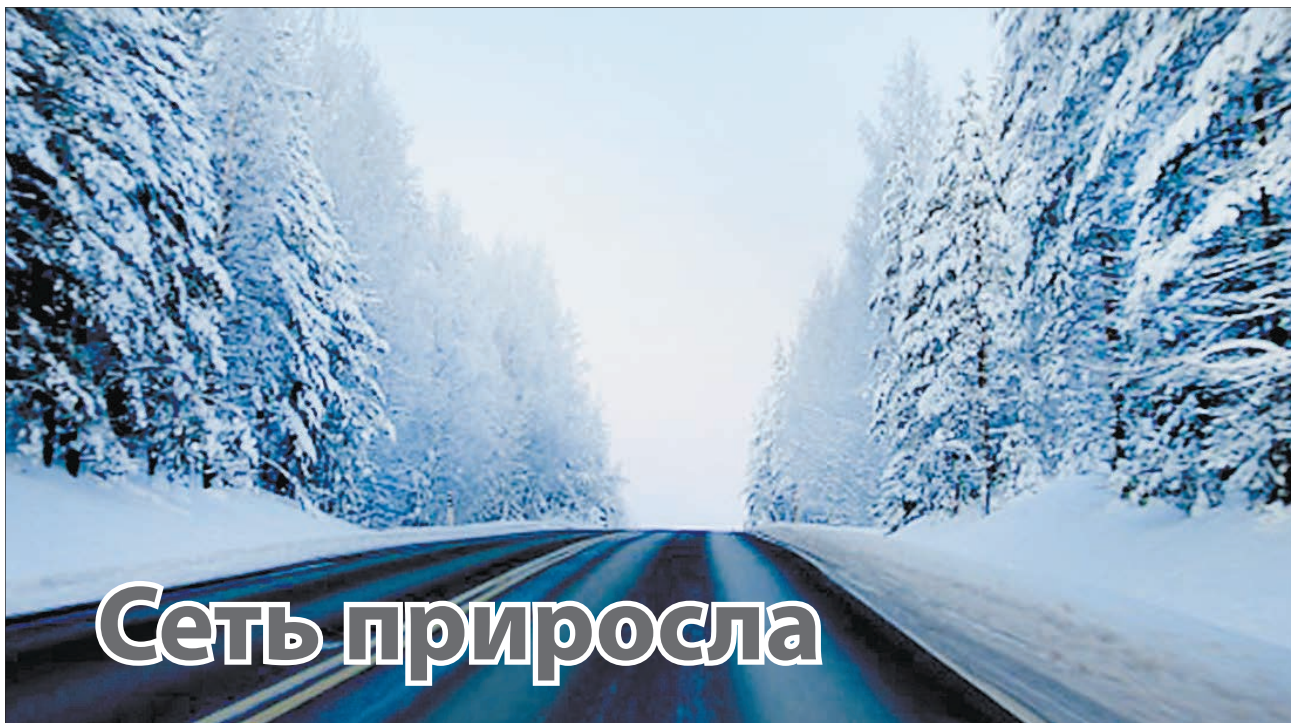
С 12 по 19 декабря на республиканской сети зафиксировано 19 ДТП, в которых погибло 8 человек, 15 получили ранения. При этом имело место 12 ДТП с участием пешеходов (погибло шесть и ранено шесть человек).

За выходные дни на республиканских дорогах произошло 4 ДТП, в которых было ранено шесть человек.

Дорожные службы обращаются к пользователям дорог с просьбой соблюдать ПДД, быть предельно внимательными и осторожными, выбирать скоростной режим, адекватный дорожным условиям.

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав **125** в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

**Руководство и весь коллектив РУП «Белдорсвязь» выражают глубокое соболезнование водителю Александру Николаевичу Беяцкому в связи с постигшей его и его семью невосполнимой утратой – безвременной трагической гибелью ДОЧЕРИ АЛЁНЫ.**

**Добрая весть**


## Сеть приросла

Алексей ПЕКУН

**Белорусских дорог I категории стало больше: завершилась реконструкция автотрассы Р58 Минск – Калачи – Мядель на участке км 14,2 – км 19,6.**

Как сообщили в управлении технического надзора РУП «Минскавтодор-Центр», работы по его модернизации осуществлялись в соответствии с распоряжением Президента и в рамках проекта по строительству МКАД-2, а финансирование шло за счет кредитных средств Банка развития Республики Беларусь. Реконструированный участок расширили до уровня трассы первой категории. В каждую сторону оборудовано по две полосы, построены две развязки, уложено около 70 тыс. тонн асфальтобетона. Необходимость реконструкции была обусловлена большой интенсивностью движения, в том числе грузового автотранспорта, на выезде из Минска. Сейчас здесь созданы более комфортные и безопасные условия для движения.

Следует отметить, что модернизация пятикилометрового участка дороги была осуществлена в самые сжатые сроки. Проект реконструкции автотрассы реализовал холдинг «Белавтодор».

**Спрашиваете – отвечаем**

## Обращайтесь в декабре

**О видах, назначении и размерах профессиональной пенсии – актуальная информация от компетентных специалистов Партизанского районного отдела Минского городского управления Фонда социальной защиты населения.**

Профессиональная пенсия назначается органами Фонда социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь по Закону Республики Беларусь «О профессиональном пенсионном страховании». Ее размер устанавливается из суммы пенсионных сбережений, то есть за счет уплаченных работодателем взносов на профессиональное пенсионное страхование и дохода от их размещения в уполномоченном банке.

Есть два вида профессиональных пенсий: досрочные и дополнительные.

Досрочная назначается работнику при достижении требуемого возраста, наличии установленного стажа работы в особых условиях труда и общего трудового стажа.

Если работник не приобрел права на досрочную профессиональную пенсию в связи с недостаточной продолжительностью профессионального стажа, то при достижении общеустановленного пенсионного возраста накопленные пенсионные сбережения ему будут выплачиваться в виде дополнительной про-

фессиональной пенсии. Изменениями в Закон Республики Беларусь «О пенсионном обеспечении», внесенными Законом Республики Беларусь от 9 января 2017 № 14-3, предусмотрено повышение общеустановленного пенсионного возраста для всех категорий граждан с 1 января 2017 года. Повышение общеустановленного пенсионного возраста будет происходить поэтапно: ежегодно на 6 месяцев до достижения мужчинами 63 лет, женщинами – 58 лет.

Учитывая, что при определении права на досрочную и дополнительную профессиональные пенсии применяется понятие общеустановленного пенсионного возраста, аналогичное поэтапное ежегодное повышение на 6 месяцев пенсионного возраста применяется для назначения досрочных и дополнительных профессиональных пенсий.

Так, дополнительная при соблюдении иных условий, установленных законодательством, в 2017 году назначается мужчинам по достижении возраста 60 лет 6 месяцев, женщинам – 55 лет 6 месяцев. При обращении с заявлением о назначении дополнительной профессиональной пенсии в 2018 году она будет на-

значаться мужчинам при достижении возраста 61 год, женщинам – 56 лет. Поэтому работникам, достигшим общеустановленного пенсионного возраста (мужчины – 60 лет 6 месяцев, женщины – 55 лет 6 месяцев) в декабре текущего

года, рекомендуется в этом же месяце обратиться за назначением дополнительной профессиональной пенсии. В данном случае она будет выплачиваться с января 2018 года.

**Бюджет прожиточного минимума в среднем на душу населения с 1 ноября 2017 года составляет 197 рублей 81 копейку.**

Она устанавливается в размере бюджета прожиточного минимума в среднем на душу населения, действующего в месяце, за который выплачивается.

# НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ

**Белорусская железная дорога существует уже 155 лет.**  
**За этой датой – целая эпоха, история, написанная судьбами и созданная руками сотен тысяч людей, посвятивших себя стальной магистрали.**

В этом номере мы рассказываем о начальнике станции Луполово Могилевского отделения Белорусской железной дороги Николае ЛАБКОВЕ и заведующей кассами билетными железнодорожного вокзала объединенной станции Гродно Барановичского отделения БЖД Марине ГЕРИШ.

В следующих номерах – о специалисте по кадрам локомотивного депо Витебск Людмиле ПАШКЕВИЧ, заместителе начальника железнодорожного вокзала станции Гомель Татьяне БИЛЫК, сантехнике Брестского железнодорожного вокзала Иване КИСЕЛЕ, составителе поездов объединенной станции Гродно Владиславе РАДЕВИЧЕ, преподавателе Гомельского колледжа – филиала Белорусского государственного университета транспорта Николае МОТОРИНЕ.

И, конечно, в следующем году замечательные люди, преданные железной дороге, постоянно будут героями наших публикаций.

## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!

**От имени Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций примите сердечные поздравления с праздником – 155-летием белорусской магистрали!**

За годы своего существования Белорусская железная дорога прошла большой путь становления и развития. Сегодня здесь осуществляется кропотливая работа по техническому перевооружению и реконструкции железнодорожной отрасли, активно внедряются новые технологии, создаются благоприятные условия для высокопроизводительного качественного труда, реализуются социальные программы.

УНП 805003367

Перед железнодорожной отраслью стоят непростые задачи по усовершенствованию

грузовых и пассажирских перевозок, развитию более качественного обслуживания клиентов, расширению спектра услуг для ее партнеров. Все это требует от железнодорожников высочайшего профессионализма, огромной степени ответственности и тонкого мастерства.

Трудовые коллективы Белорусской железной дороги вносят свой весомый вклад в ее достижения. Вы честно выполняете свой профессиональный долг, обеспечивая эффективную и бесперебойную работу нашей магистрали.

Позвольте выразить искреннюю благодарность всем работникам за вклад в развитие железнодорожной отрасли, добросовестный труд, целеустремленность.

Мы уверены: работа на нашей стальной магистрали всегда будет приносить вам радость и профессиональное удовлетворение, а также давать уверенность в завтрашнем дне. Желаем вам профессиональных успехов, благополучия, финансовой стабильности, здоровья и счастья вашим родным и близким!

Председатель В.И. РИНГ



**ОАО «УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ ХОЛДИНГА «БЕЛАВТОДОР»**

## УВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ!

**От имени коллектива Управляющей компании холдинга «Белавтодор» и от себя лично поздравляю Вас со 155-летием Белорусской железной дороги!**



Сегодня белорусская магистраль по-прежнему является символом прогресса, постоянного развития и движения вперед. В преддверии этой знаменательной даты хочу поблагодарить Вас за многолетнее плодотворное сотрудничество. Уверен, совместная работа и впредь будет способствовать развитию взаимовыгодного партнерства. Желаю всем железнодорожникам и ветеранам магистрали крепкого здоровья, процветания и стабильности в работе, новых достижений и профессиональных успехов!

Генеральный директор Ю.С. МАСЮК

УНП 190008095

## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»!

**От имени РТУП «Белорусское речное пароходство» примите самые искренние поздравления со знаменательной датой – 155-летием со дня образования БЖД!**

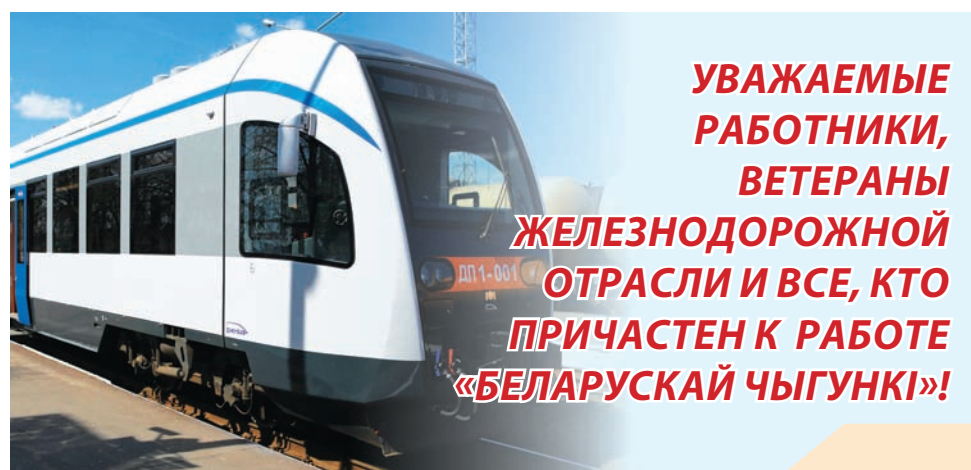
В том, что железнодорожный транспорт страны по праву считается самым надежным, доступным и безопасным, – ваша заслуга. Мы, как и все наши соотечественники, высоко ценим профессионализм тружеников стальных магистралей, их ответственное отношение к делу.

В этот праздничный день искренне желаю вам успехов в достижении намеченных планов, новых перспектив, смелых идей. Крепкого здоровья, оптимизма, неиссякаемой жизненной энергии, благополучия и удачи вам, вашим родным и близким!

Начальник Г.С. ЦЕНТЕР



УНП 400071046



## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ, ВETERАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ И ВСЕ, КТО ПРИЧАСТЕН К РАБОТЕ «БЕЛАРУССКОЙ ЧЫГУНКИ»!

155 лет – серьезный пройденный путь. Это накопленный багаж опыта и прогрессивных знаний, подкрепленный трудолюбием и волей к новым свершениям. Мы по праву гордимся историей развития белорусской стальной магистрали и ее масштабными достижениями.

Сегодня Белорусская железная дорога – единая и слаженная система, четко работающий механизм. Без преувеличения можно утверждать, что за последние двадцать лет Белорусская железная дорога стала еще и символом прогресса. Все это, конечно, благодаря мудрым руководителям, которые все эти годы вели свой коллектив по правильному пути. И, несомненно, это – заслуга каждого работника железнодорожной отрасли, который на своем месте ежедневно вносит личный вклад в общее дело.

Отдельные слова благодарности – людям, которые непосредственно связаны с осуществлением пассажирских перевозок. Ежедневно они обеспечивают удобные и быстрые, а главное – безопасные путешествия по всей Беларуси и далеко за ее пределами.

Здоровья вам, уважаемые коллеги-работники и ветераны железнодорожной отрасли, счастья, семейного благополучия! Пусть ваш труд доставляет вам как можно больше радости и положительных моментов! Дальнейшего вам развития и процветания!

УНП 100035788

Генеральный директор Л.Н. ЧУРО

От лица государственного предприятия «Белаэронавигация» и себя лично поздравляю вас со столь значимым юбилеем Белорусской железной дороги!

## УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!

**Сердечно поздравляем трудовой коллектив и ветеранов предприятия и, в частности, тружеников Брестского и Барановичского отделений железной дороги со знаменательной датой – 155-летием со дня образования объединения!**

Преумножение достижений и созидательный труд, новые конструктивные идеи пусть продолжат историю вашего предприятия, а жизнь трудового коллектива наполнится хорошими событиями.

Желаем стабильности в работе, перспектив и роста доходов. Крепкого здоровья вам и вашим близким. Пусть каждый грядущий день вашей жизни сопровождают успех и везение. Мира и добра вашему дому!

С юбилеем!

УНП 200665688

От имени коллектива ОАО «Брестоблавлотранс» и.о. генерального директора В.Н. ЯРМОЦ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

# Долгий путь

На протяжении всей своей более чем полуторавековой истории железные дороги страны переживали расцвет, военные лихолетья, но всегда восстанавливались, развивались и шли вперед. В 1957 году белорусская магистраль приобрела свои нынешние очертания. Сегодня это – современная, хорошо развитая транспортная система, эксплуатационная длина которой составляет 5,5 тыс. км. БЖД выполняет более 63% общего объема грузооборота всех видов транспорта страны, порядка 30% экспорта транспортных услуг и около 32% пассажирооборота.

В настоящее время Белорусская железная дорога активно претворяет в жизнь такие проекты, как модернизация железнодорожной инфраструктуры, обновление подвижного состава, создание новых и совершенствование действующих технологий перевозок грузов и пассажиров, организация ремонта и технического обслуживания подвижного состава, технических устройств железнодорожного транспорта и другие. Они включены в подпрограммы «Развитие железнодорожного

транспорта Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса страны и направлены на создание условий устойчивого ее развития, полного транспортного обеспечения населения, усиление транзитного потенциала, повышение конкурентоспособности экономики.

Белорусская магистраль является одним из важнейших элементов евро-азиатского рынка грузоперевозок, что, в свою очередь, предопределило особое внимание развитию транзитных перевозок. Дорога находится в центре Европы на пересечении II и IX международных транспортных коридоров, на стыке колеи 1520 мм и западноевропейской – 1435 мм, на внешней границе ЕАЭС и Евросоюза. В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Международные перевозки осуществляются через 16 межгосударственных железнодорожных пунктов пропуска. Инфраструктура дороги позволяет ежедневно принимать и отправлять по межгосударственным стыковым пунктам более 160 пар поездов.

Одно из приоритетных направлений в развитии грузового железнодорожного транспорта в Республике Беларусь – организация контейнерных перевозок. Для их обеспечения 16 станций магистрали открыты для работы с контейнерами. Их широкое применение позволяет удовлетворять постоянно растущие требования к железнодорожным перевозкам, среди которых – высокое качество логистического процесса, скорость, безопасность, экономичность доставки, сохранность грузов.

Особое внимание уделено развитию перевозок специализированными контейнерными поезда-

ми. Отмечен рост контейнерных перевозок в сообщении страны ЕС – Китай и обратно. По сравнению с аналогичным периодом 2016 года за 10 месяцев текущего их объем увеличился в 1,8 раза (перевезено 193,44 тыс. контейнеров в ДФЭ).

Частота курсирования контейнерных поездов в направлении Китай – Европа – Китай уже достигла 30 раз в неделю. Время следования маршрутных контейнерных поездов по Белорусской железной дороге от станции Красное (госграница с Россией) до Бреста составляет менее 12 часов, маршрутная скорость достигает 1400 км в сутки с минимальной стоянкой на станциях. Это является одним из лучших показателей на сети дорог СНГ и стран Балтии.

Большое значение Белорусской железной дорогой уделяется концепции «Экономический пояс Шелкового пути». Благодаря ее реализации происходит постепенная, но уже заметная переориентация товаропотоков в контейнерах в сообщении Европа – Китай с морских маршрутов на сухопутные. В рамках задействования сухопутного направления между Поднебесной и Беларусью магистралью отработан логистический маршрут движения товаров из Китая на станцию Колядичи в составе контейнерных поездов для строительства индустриального парка «Великий камень».

Одним из наиболее масштабных действующих проектов по организации контейнерных поездов, проходящих по территории Республики Беларусь, является «Фольксваген Рус». Успешно осуществляются экспортно-импортные контейнерные перевозки между Беларусью и портами Балтийского и Черного морей в рамках таких совместных проектов, как поезда комбинированного транспорта «Викинг» и контейнерного поезда ZUBR. Реализуются и проекты по перевозке скоропортящихся грузов в рефри-

жераторных контейнерах. В качестве перспективного сегмента рассматриваются перевозки грузов в танк-контейнерах.

Важное преимущество железнодорожного транспорта Беларуси – развитая терминальная инфраструктура. На крупнейших грузовых станциях созданы современные транспортно-логистические центры, совершенствуются информационные сервисы.

Основной этап развития терминального хозяйства был реализован в 2011–2015 годах в рамках мероприятий Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015-го. За это время проведена большая работа по модернизации грузовых терминалов на станциях Колядичи, Брест-Северный, Центролит, Могилев, Витебск, Степанка. В результате были увеличены размеры грузовых фронтов и складских площадей, обновлены средства механизации погрузочно-разгрузочных работ, выполнено благоустройство прилегающей территории и автоподъездов, улучшены условия труда и техники безопасности причастных работников. Одним словом, создано все для увеличения объемов грузовых перевозок, создания конкурентоспособных условий для организации переработки и хранения различной номенклатуры грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

В настоящее время одним из приоритетных направлений деятельности Белорусской железной дороги является развитие инфраструктуры грузовых терминалов, расположенных на белорусско-польской границе. С учетом прогнозируемого роста контейнерных перевозок в направлении Восток – Запад – Восток основные работы ведутся по комплексному развитию Брестского железнодорожного узла.

Началась реализация инвестиционного проекта по модернизации станции Брест-Северный. Развивается инфраструктура станций Брузги и Свислочь. Данная работа направлена на повышение перерабатывающей способности грузовых терминалов для обработки и пропуска возрастающих грузопотоков в направлении Запад – Восток, Восток – Запад.

Одной из основных составляющих системы управления железнодорожными перевозками на БЖД является автоматизация различных процессов. Микропроцессорной системой диспетчерской централизации «Неман» собственной разработки сегодня оборудовано свыше 2180 км магистрали. Она также действует в странах СНГ и Балтии. В Казахстане ДЦ «Неман» оборудовано более 3430 км, в Эстонии – 132 км железных дорог. Активно внедряется система микропроцессорной централизации стрелок и сигналов, в том числе МПЦ «Днепр» – еще одна разработка Конструкторско-технического центра дороги.

Основным инструментом инновационной технологии грузовой и коммерческой работы является специализированная информационная централизованная web-система АС «Электронная перевозка». Она предназначена для формирования и применения юридически значимых электронных перевозочных, грузосопроводительных и иных транспортных документов, совершения в режиме online необходимых организационно-технологических операций грузовой и коммерческой работы.

Ведутся планомерные работы по внедрению в техпроцессы железнодорожного транспорта электронных юридически значимых перевозочных документов, подписанных электронной цифровой подписью



# НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ

## «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

# делами славен!

(ЭЦП), основанные на принципах общедоступности, оперативности и простоты получения клиентом информационных услуг с использованием безбумажных технологий. Активно развиваются технические и технологические решения, направленные на внедрение накладных СМГС в форме юридически значимых электронных документов в области международных грузовых перевозок.

Белорусской железной дорогой обеспечена разработка и эксплуатация универсального специализированного аппаратно-программного комплекса доверенных третьих сторон (ДТС), реализующего возможность обмена электронными документами, подписанными ЭЦП в международном сообщении, основанном на международных стандартах, в том числе ЕС.

Специалистами магистрали разработаны системы автоматизации подготовки и оформления документов станционной и коммерческой отчетности (САПОД, УДП), которые объединяют грузоотправителей, грузополучателей и работников грузовых станций в единый технологический цикл по оформлению перевозки с последующим формированием электронной дорожной ведомости.

Стратегической целью для Белорусской железной дороги является модернизация мощностей и инфраструктуры, прежде всего в рамках II и IX общеевропейских транспортных коридоров. Электрификация железнодорожных линий – одно из приоритетных направлений развития транспорта за счет снижения эксплуатационных расходов и соответственно себестоимости перевозок, а также ввиду повышения транзитной привлекательности участков данных транспортных коридоров.

В соответствии с Государственной

программой развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь за 2011–2015 годы выполнена электрификация 193 км участка Гомель – Жлобин – Осиповичи. В сентябре 2017-го аналогичные работы завершены на участке Молодечно – Гудогай – госграница: открыто движение поездов на электротяге по направлению Минск – Вильнюс. Данный проект стал завершающим этапом электрификации белорусского участка IX общеевропейского транспортного коридора. За последние пять лет электротягой охвачено порядка 300 км новых участков железнодорожных линий. В настоящее время в целом на магистрали их протяженность составляет 1212,3 км. В 2018–2020 годах планируется электрификация участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров протяженностью 139 км.

Большое внимание Белорусской железной дорогой уделяется обновлению техники. Совместно с компанией АО CZ Loko (Чехия) была продолжена реализация инвестиционного проекта «Модернизация и сборка маневровых локомотивов в Республике Беларусь»: в локомотивном депо Лида собрано 27 тепловозов ТМЭ1 на базе локомотива ЧМЭЗ. В различных депо создана мощная база по ремонту тягового подвижного состава, позволяющая выполнять все виды планового и текущего ремонта, производить глубокую модернизацию техники с продлением ее срока службы на 15 и более лет.

Парк подвижного состава дороги за последние годы пополнили 30 современных грузовых электровозов БКГ, а также 18 электропоездов городских ЭПГ, региональных ЭПР и межрегиональных ЭПМ и 13 дизель-поездов ДП1, ДПЗ.

Сегодня эти современные поезда пользуются большим спросом у белорусов и гостей нашей страны. Они осна-

щены системами кондиционирования воздуха, вентиляции, безопасности, расширенной информационной системой. Электропоезда серий ЭПМ, курсирующие между Минском и Гомелем, оборудованы баром, бесплатным доступом в сеть Интернет, медиасервером, имеют зону повышенной комфортности для проезда пассажиров. Поезда городских линий связывают столицу с тремя городами спутниками – Заславлем, Руденском и Смолевичами. В планах Белорусской железной дороги – до 2020 года открыть движение поездов городскими линиями по маршруту Минск – Дзержинск.

Белорусская железная дорога осуществляет перевозку пассажиров в Россию, Казахстан, Литву, Латвию, Украину, Молдову, Польшу. Через Беларусь курсируют поезда в Австрию, Германию, Францию, Чехию. Совместно с литовскими коллегами недавно реализован проект по организации скоростного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом.

Для повышения качества обслуживания пассажиров модернизируются вокзальные комплексы, внедряются современные информационные технологии. Сегодня оплачивать проезд можно на сайте магистрали с использованием автоматизированной информационной системы единого расчетного и информационного пространства (ЕРИП) Национального банка Республики Беларусь. Обеспечена возможность оплаты проездных документов с использованием интернет-банкингов всех банков страны, а также с помощью систем электронных денег Easy Pay и WebMoney. Имеется возможность покупки билетов по банковским карточкам Visa, Visa Electron, MasterCard, Maestro международных платежных систем Visa International и MasterCard

World Wide любого банка мира, а также карточками отечественной платежной системы БЕЛКАРТ.

Пассажиры могут оформить через Интернет электронные билеты в международном сообщении со странами Европы (Польша, Германия, Болгария, Франция, Чехия, Венгрия и др.) по «глобальным» ценам, электронную регистрацию при проезде в сообщении между Республикой Беларусь и Республикой Польша.

В 2016 году внедрена в промышленную эксплуатацию автоматизированная система «Актуальное расписание поездов городских, региональных, межрегиональных и международных линий корпоративного интернет-сайта Белорусской железной дороги». Это единое расписание поездов всех видов сообщений с поиском маршрутов с пересадкой.

В нынешнем году разработана технология организации оформления и оплаты билетов на специализированные места, оборудованные для перевозки инвалидов-колясочников, с использованием сети, запущен в коммерческую эксплуатацию доступ к Интернету по технологии Wi-Fi на вокзалах магистрали. А в целях улучшения обслуживания пассажиров на сайте Белорусской железной дороги внедрен сервис отображения в режиме реального времени информации табло вокзала станции Минск-Пассажирский, что позволяет получать полную оперативную информацию о том или ином поезде на белорусском, русском и английском языках. Планируется совершенствование системы продажи билетов через Интернет в части внедрения оформления проездных документов на поезда с нумерованными местами.

До конца 2018 года на Белорусской железной дороге создадут единый контакт-центр, через который

пассажирам будет представляться вся интересующая их информация (расписание движения поездов, правила проезда и др.). Общение будет организовано в том числе через Интернет. В следующем году железнодорожные вокзалы также оборудуют информационно-справочными терминалами самообслуживания, с помощью которых можно узнать информацию о расписании движения поездов, в частности, с помощью функции видеозвонка работнику контакт-центра магистрали.

Продолжается развитие пассажирской технической станции Богатырево Минского железнодорожного узла, на которой в рамках реализуемого проекта построят ремонтно-экипировочное депо. На внеклассных вокзалах ведется устройство залов повышенной комфортности «Клуб СВ». В 2019 году завершится реконструкция вокзала станции Барановичи-Полесские, в ходе которой будут учтены все требования по созданию безбарьерной среды для инвалидов.

Белорусская магистраль находится в постоянном движении, развивается, стремясь идти в ногу с техническим прогрессом. В планах железнодорожников – внедрение новой техники и современных технологий.

Безусловно, успешную работу отрасли обеспечивают люди – передовики производства, представители трудовых династий, рационализаторы и изобретатели, ветераны труда и талантливая молодежь. Их самоотдача и профессионализм, трудолюбие и неиссякаемая энергия, преданность профессии и в целом отрасли являются залогом новых открытий и достижений Белорусской железной дороги.

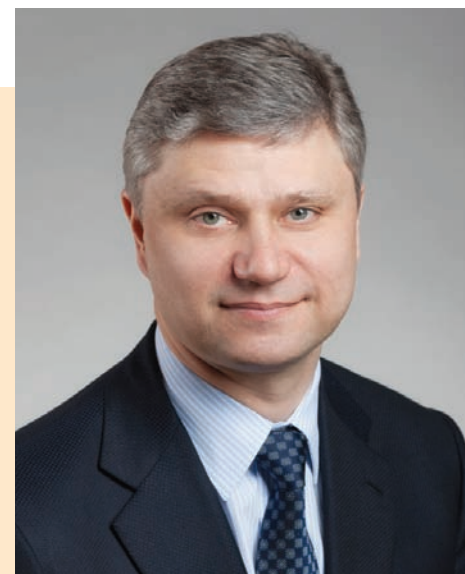
Ольга ОРЛОВА, «ТВ»



**РЖД** Российские  
железные дороги

## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ОТРАСЛИ, КОЛЛЕГИ, ДРУЗЬЯ!

*От коллектива компании «Российские железные дороги»  
сердечно поздравляю всех белорусских  
железнодорожников со знаменательной датой –  
155-летием Белорусской железной дороги!*



За эти годы магистраль прошла большой путь, который отмечен множеством побед и достижений.

Свое 155-летие Белорусская железная дорога встречает как активно работающий перевозчик, который вносит значительный вклад в социально-экономическое развитие Республики Беларусь. Российские железнодорожники с неизменным доверием и уважением относятся к белорусским коллегам. Общая история, включая испытания Великой Отечественной войной, неразрывно связала стальные магистрали наших стран. И они не просто работают и развиваются вместе, как две сестры, но и всегда готовы прийти на помощь друг другу, оказать поддержку в любых, самых непростых условиях. Мы создали эффективную систему взаимодействия на всех уровнях – от специалистов на линии до руководителей высшего звена. И это позволяет нам претворять сквозные условия, которые полностью отвечают ожиданиям клиентов.

Высокие оценки деятельности Белорусской железной дороги звучат от всех коллег. Этому, на мой взгляд, есть два объяснения. Первое – ответственное и творческое отношение белорусских железнодорожников к своему делу, наращивание объемов перевозок, отточенное взаимодействие всех уровней управления и активное внедрение инноваций. Неслучайно многие разработанные вами решения, как, например, маршрутизация по так называемому белорусскому методу, нашли применение почти на всех дорогах колеи 1520 мм.

Второй фактор успеха – по очереди, но не по значению – внимание руководства страны к железной дороге. Это чувствуется и сегодня – в праздник и будни. Об этом говорят производственные показатели и то, что многие выходцы с Белорусской железной дороги занимают ответственные государственные посты. Поэтому неудивительно, что БЖД играет одну из ведущих ролей в Совете по железнодорожному транспорту и в обеспечении экономической связанности Евразийского экономического союза.

Многие железные дороги претендуют на роль моста между двумя частями света, но именно белорусская максимально соответствует такому определению. Она активный участник евро-азиатского транзита, реализует совместные проекты с партнерами из России, Европы, Китая, постоянно совершенствует логистические технологии. Развитие мировых торговых связей диктует необходимость дальнейшего совершенствования нашей общей работы. И на решение этой задачи направлена программа совместных действий до 2020 года. Взаимодействие железных дорог Беларуси и России всегда было и будет нацелено на развитие экономического сотрудничества, углубление связей между людьми и процветание наших стран и всего региона.

Дорогие друзья! Желаю вам успехов, здоровья, уюта, тепла и, конечно же, процветания!

Председатель Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги»  
Олег БЕЛОЗЕРОВ





**НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ****УВАЖАЕМЫЙ  
ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ!**

**Сердечно поздравляем  
Вас и Ваш славный коллектив  
со 155-летием Белорусской  
железнодорожной дороги!**



От имени Правления АО «Польские государственные железные дороги», правлений обществ Группы ПКП, а также их сотрудников поздравляю Вас со 155-летием открытия первого постоянного железнодорожного сообщения по территории Беларуси и создания Белорусской железной дороги.

Поздравляю всех железнодорожников Беларуси и желаю профессиональных успехов, уважения пассажиров и деловых партнеров, а также всех, кто пользуется услугами Белорусской железной дороги.

Надеемся, что наше сотрудничество будет в дальнейшем успешно развиваться и проходить в дружной атмосфере.

Пусть 155-летие Белорусской железной дороги станет для Вас источником сил и вдохновения для дальнейшей деятельности и развития Белорусской железной дороги.

Поздравляю с юбилеем и желаю успехов в будущем!

**Председатель Правления  
АО «Польские государственные железные дороги»  
Кшиштоф МАМИНЬСКИ**

**УВАЖАЕМЫЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ!**

**155 лет – прекраснейший юбилей, в  
очередной раз доказывающий, какой  
огромный опыт накоплен белорусскими  
коллегами-железнодорожниками.**



Благодаря мудрым решениям руководства страны и предприятия, профессиональному знанию дела, из поколения в поколение передаваемому опыту и настойчивости железнодорожников «Беларуская чыгунка» стала одной из важнейших артерий железнодорожного транспорта, соединяющей Европу и Азию. Нас всегда радовали и удивляли достижения коллег-соседей, своевременные решения, способствующие более быстрому и эффективному развитию железнодорожного транспорта, как, например, последний завершённый грандиозный проект электрификации участка, соединившего столицы Беларуси и Литвы электрической тягой.

Очень гордимся тем, что Белорусская железная дорога – наш главный партнер. Поэтому искренне желаем вам дальнейшего процветания и достижения самых амбициозных целей и хочу в очередной раз заверить в нашей поддержке, дорогие соседи.

**Генеральный директор  
АО «Литовские железные дороги»  
Мантас БАРТУШКА**

## НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!**

**От имени коллектива  
АО «Грузинская железная дорога» и  
от себя лично поздравляю  
вас с юбилейной датой –  
155-летием Белорусской  
железнодорожной дороги!**



Для любого государства железная дорога играет важную стратегическую роль. Это транспортная артерия страны, которая сокращает расстояния между регионами и государствами, предоставляя возможность встречаться с родными и близкими, знакомиться с новыми местами и путешествовать полюбившимися маршрутами. И благодаря профессионалам-железнодорожникам этот самый сложный механизм четко и бесперебойно трудится, перевозя миллионы пассажиров и десятки миллионов тонн грузов.

Железную дорогу обслуживают представители самых разных профессий: машинисты, проводники, диспетчеры, путейцы, стрелочники и ремонтники. Каждый из них по отдельности и все вместе они делают важное дело – обеспечивают бесперебойную работу железнодорожного транспорта и приумножают те замечательные традиции, которые были заложены 155 лет назад. Уже многие поколения белорусских железнодорожников годы своей жизни посвящают становлению отрасли, созданию мощной транспортной инфраструктуры, закладке добрых традиций и воспитанию достойной смены. Транспортные сети, в том числе железные дороги, являются важным фактором расширения международной торговли, делового сотрудничества и культурных связей. Они играют существенную роль в сближении стран и народов, в процессе глобализации и интеграции международного сообщества. Сотрудничество между Белорусской железной дорогой и нашей компанией длится уже много лет, и мы благодарны вам за годы плодотворной и позитивной совместной работы!

Всех связанных с железнодорожной отраслью в Беларуси еще раз поздравляем со знаменательной датой – 155-летием БЖД! Желаем успехов, удачи во всех начинаниях, успешного сотрудничества, финансового благополучия, дальнейшего развития и процветания!

Генеральный директор АО «Грузинская железная дорога»  
Давид ПЕРАДЗЕ

**26 ЛЕТ НА РЫНКЕ СТРАХОВЫХ УСЛУГ!**

Закрытое акционерное страховое общество «ТАСК»



Акционеры – государственное объединение  
«Белорусская железная дорога» и ОАО «БПС-Сбербанк».

ДИРЕКЦИЯ:  
220053, г. Минск, ул. Червякова, 46  
Тел. +375 17 290-10-45 • Факс 290-10-47 • E-mail: minsk@task.by • www.task.by

**УВАЖАЕМЫЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ,  
МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ!**

**Сердечно поздравляем вас  
с большим праздником –  
155-летием Белорусской  
железнодорожной дороги!**

Низкий поклон и благодарность всем, кто выбрал делом всей своей жизни такой нелегкий, но почетный труд работника железнодорожного транспорта. Желаем каждому из вас крепкого здоровья, высокого профессионализма, целеустремленности, успехов, стабильности и личного счастья!

От коллектива  
страховой компании  
генеральный директор  
И.И. ВОЛКОВ

Лицензия Министерства финансов Республики Беларусь на право осуществления страховой деятельности № 02200/13-00007.

На рынке страховых услуг – с 1991 года. Полноправный член Белорусского бюро по транспортному страхованию, осуществляет реализацию белорусского сертификата «Зеленая карта».

Более 10 представительств – во всех крупных городах Беларуси.

**ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ МЕДИЦИНСКИХ РАСХОДОВ (ДСМР)**

Можно ли в наше время, наполненное стрессами и таким стремительным жизненным темпом, выдержать его требования и остаться практически здоровым? Можно! Необходимо лишь доверить заботу о своем здоровье настоящим профессионалам. Наиболее простой и надежный способ сохранить Ваше здоровье – вовремя обратиться в нашу компанию и заключить договор добровольного страхования медицинских расходов.



**К 155-летию Белорусской железной дороги закрытое акционерное страховое общество «ТАСК» подарило Барановичской дистанции гражданских сооружений Белорусской железной дороги передвижную автомастерскую.**

**Подарок, оснащенный всеми необходимыми инструментами и приспособлениями, поможет улучшить условия труда работников дистанции, качественно и оперативно устранить аварийные ситуации, снизить возможные суммы выплат в случае наступления страховых случаев.**

**ПРЕДЛАГАЕМ ВЗАИМОВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ПО ВСЕМ ВИДАМ ДОБРОВОЛЬНОГО И ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ:**

- обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории РБ;
- страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выезжающих за пределы РБ в страны-участницы системы «Зеленая карта»;
- страхование гражданской ответственности перевозчика (ЦМР) и экспедитора;
- страхование наземных транспортных средств юридических лиц и граждан (АвтоКАСКО);
- страхование от несчастных случаев пассажиров железнодорожного транспорта;
- страхование от внезапных заболеваний и несчастных случаев на время поездки за границу;
- страхование грузов;
- страхование имущества юридических лиц;
- страхование гражданской ответственности за причинение вреда в связи с осуществлением профессиональной деятельности;
- страхование гражданской ответственности таможенного перевозчика;
- комплексный договор внутреннего страхования;
- другие виды страховых услуг.

**ГАРАНТИЯ ЗАЩИТЫ ВАШИХ ИНТЕРЕСОВ!**

## НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ

БЧ МИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

## Работают на перспективу

В юбилейный год 155-летия Белорусской железной дороги работа коллектива Минского отделения по-прежнему нацелена на рост качества управления, расширение сегмента собственных возможностей для выявления новых точек роста и увеличение скорости достижения измеримой цели в форме желаемого финансового результата.



**УВАЖАЕМЫЕ  
ВETERАНЫ,  
ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,  
ПАРТНЕРЫ!!**

**Руководство, райпрофсоюз и совет ветеранов  
Минского отделения Белорусской железной  
дороги искренне поздравляют вас с юбилейной  
датой – 155-летием БЖД!**

*Мы по праву испытываем чувство гордости и профессионального удовлетворения за проделанную работу, благодаря которой железнодорожная отрасль занимает лидирующие позиции в экономике страны, эффективно управляя рисками развития в новых условиях.*

*Желаем вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, семейного благополучия, достатка, новых трудовых достижений в обеспечении стабильной работы железнодорожного транспорта!*

**Начальник отделения  
П.Л. ДАШКЕВИЧ  
Председатель райпрофсоюза  
В.Н. АНАНЕНКО  
Председатель  
совета ветеранов  
Л.А. САФОНОВА**

Сфера интересов Минского отделения Белорусской железной дороги находится в прямой зависимости от потребностей и ожиданий ключевых заинтересованных сторон, ставящих перед лидером отечественной стальной магистрали непростые задачи повышения качества и безопасности предоставляемых услуг для соответствия железнодорожного комплекса требованиям современной конкурентной экономики. Минское отделение дороги осуществляет работу, выстраивая взаимодействие с региональными органами власти, грузовладельцами, представителями промышленного бизнеса, успешно и оперативно обеспечивает надежную и эффективную работу в интересах всех участников рынка и белорусского общества в

целом, стабильно удовлетворяет потребности экономики и общества в транспортных услугах.

Сегодня столичное отделение выполняет более 31% грузооборота и более 41% пассажирооборота всей Белорусской железной дороги, занимая лидирующие позиции среди внутренних конкурентов и подтверждая успешную коммуникацию с клиентом.

Основными результатами работы предприятия являются повышение эффективности всех видов бизнеса, использование ресурсов и рост производительности труда.

По итогам работы в январе–ноябре 2017 года отделением железной дороги обеспечено выполнение всех доведенных ключевых показателей прогноза социально-экономического развития: экспорта услуг, снижения уровня затрат на производство и реализацию продукции (работ, услуг), рентабельности продаж, чистой прибыли.

За истекший период отделением перевезено 63,4 млн тонн грузов и 42 млн пассажиров, на станциях погружено 6 млн тонн народнохозяйственных грузов.

В текущем году Минское отделение дороги достигло 21% роста в грузообороте, свыше 32% прироста в погрузке грузов.

В 2017 году реализованы мероприятия по электрификации направления Молодечно – Гудогай – госграница, что, по экспертным оценкам, позволит значительно снизить себестоимость грузоперевозок наряду с ускорением движения и сокращением времени в пути. Нельзя не отметить и экологическую составляющую в оценке эффективности данного проектного решения.

Первостепенное внимание уделяется пассажирским перевозкам, а значит, каждому пассажиру. В числе главных задач – стабилизация доли железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок.

На постоянной основе осуществляется деятельность по оптимизации маршрутной сети, подразумевающая разработку более удобных маршрутов, повышение маршру-

ной скорости поездов, ведется разработка и внедрение новых инструментов организации продаж проездных документов, применяются различные маркетинговые инициативы для привлечения пассажиров, а именно: согласованы скидки и специальные тарифы, зависящие от глубины продаж, расположения мест в поезде и т.п.

Продолжена работа по созданию надлежащих сервисных условий для пассажиров. Подвижной состав межрегионального сообщения бизнес-класса между Гомелем и Минском оборудован беспроводным доступом к интернету. Бесплатный доступ к сети получили пассажиры в зданиях вокзалов станций Минск-Пассажирский и Борисов. Прделанная работа позволяет комплексно повысить качество обслуживания в поездах.

На отделении железной дороги региональные и городские линии являются доминирующими в общем объеме пассажирских перевозок, что особенно ярко выражено на направлениях, прилегающих к Минскому железнодорожному узлу. Своевременно принятые меры по привлечению пассажиров на железнодорожный транспорт оказались результативными. Отмечается положительная динамика в выполнении пассажирооборота и объема перевозок пассажиров.

Выполнение перевозок грузов и пассажиров сопровождается высокой производительностью труда, которая выросла к 2016 году на 13%. Должное внимание уделяется оптимизации затрат на осуществление перевозочного процесса. Себестоимость перевозок к плану снижена на 3,4%, к аналогичному периоду прошлого года увеличена на 5,7%, что ощутимо ниже инфляции.

Последовательно обеспечивается экономически обоснованное соотношение между ростом производительности труда и номинальной заработной платой, соблюдаются опережающие темпы роста доходов отделения дороги над темпами роста расходов. Посредством реализации Плана мер по снижению затрат на производство продукции (товаров, услуг), в основу которых заложены рациональные технологические процессы, задействованы внутренние резервы отделения, получен суммарный эффект в виде снижения затрат в размере 31 млн рублей.

Важнейшим направлением работы столичного отделения до-

роги остается выполнение заданий по показателям внешнеэкономической деятельности. От оказания услуг на экспорт получено 5,9 млн долларов США.

Усиление рыночной конкуренции в сфере предоставления услуг железнодорожного транспорта, необходимость обеспечения высокой степени устойчивости к внешним изменениям создали предпосылки для внедрения и сертификации в филиалах отделения железной дороги систем управления в виде инструментов для повышения эффективности собственного производства. Уже сегодня доля сертифицированных на соответствие НС СТБ ИСО 9001/МС ИСО 9001 филиалов сложилась на уровне более

ческих ресурсов и материалов, сокращение ремонтно-эксплуатационных расходов, автоматизацию рабочих мест.

Эффективное использование прогрессивных подходов в управлении, серьезная работа, добросовестное отношение всего коллек-



Привокзальная площадь. Минск, 1958

75%; НС СТБ 18001/МС ОН SAS 18001 – 30%; НС СТБ ИСО 14001 – 10%.

На Минском отделении Белорусской железной дороги проводится постоянная работа по внедрению в производство передового производственного опыта, достижений науки и техники, технических новшеств, заимствованных из информационных источников, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, охрану труда, снижение себестоимости перевозок, экономию топливно-энергети-

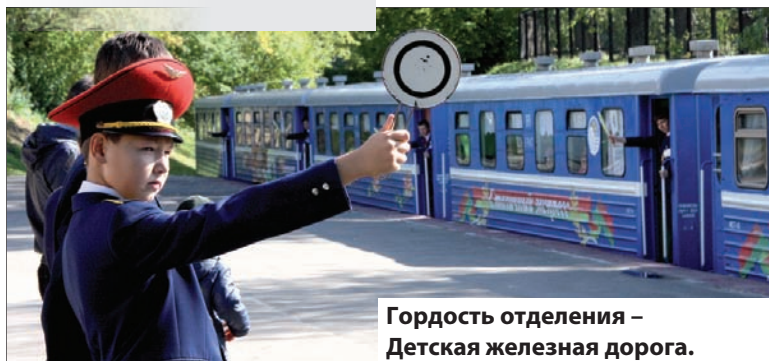
тива Минского отделения Белорусской железной дороги, готовность отдать любимому делу все свои знания, опыт и мастерство позволили завоевать такие высокие награды, как «Лучшие товары Республики Беларусь», «Премия Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества», «Премия Содружества Независимых Государств за достижения в области качества продукции и услуг», «Лидер энергоэффективности Республики Беларусь».

Участок железной дороги из Минска в направлении Смоленска и Бреста был открыт 16 (28) ноября 1871 года. Станция Минск в то время находилась в 2,5 версты от городской черты и имела одно пассажирское здание, буфет, четыре жилых дома, одну казарму, большие мастерские, паровозное здание на 12 паровозов, водоемное и водоподъемное здания, шесть стрелочных будок, пассажирскую и межпутевую платформы.

Само Минское отделение было образовано в 1946 году. Одновременно в его границах появились линейные станции Осиновка, Орша, Коханово, Толочин, Славяны (ныне Славное), Крупки, Бояры (ныне Приямино), Борисов, Жодино, Витгенштейнская (ныне Смоленевичи), Колодищи, Токаревская (ныне Фаниполь), Негорелое.

Как свидетельствуют архивные источники, для прокладки 650 км железнодорожной линии потребовалось всего 1,5 года.

В разные годы Минским отделением Белорусской железной дороги руководили М.И. Петулайнин, Г.М. Сорокин, Ф.А. Истушкин, П.В. Митасов, Е.И. Володько, В.И. Ринг, В.И. Гапеев, И.С. Шиллов. С 2016 года коллектив возглавляет Павел Леонидович Дашкевич.



Гордость отделения –  
Детская железная дорога.


**БАРАНОВИЧСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

# Люди особой закалки строят и развивают железную дорогу

Железнодорожники Барановичского отделения встречают юбилей магистрали с особым чувством, так как 27 декабря 1862 года по участку Гродно – Поречье бывшей Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги проследовал первый поезд и началась история Белорусской железной дороги.

Железная дорога способствовала образованию и развитию городов республики, превращению их в торгово-промышленные центры. В знак признания заслуги стальной магистрали в образовании города на гербе Барановичей изображен паровоз.

Барановичское отделение Белорусской железной дороги организовано 23 сентября 1946 года в соответствии с приказом министра путей сообщения СССР № 652 «Об организации отделений дорог и укрупнении отделений движения, отделений паровозного хозяйства и вагонных участков».

В разные годы предприятие возглавляли И.П. Нелидов, И.С. Сорокин, Г.М. Сорокин, А.Н. Белик, А.П. Козловский, А.Г. Ильин, Н.И. Шпак, В.Г. Рахманько, И.Ф. Колоденко, С.И. Кургуз. Значимый вклад в общее дело становления и развития многоотраслевого хозяйства отделения дороги внес каждый руководитель.

Сегодня Барановичское отделение является одним из крупнейших на Белорусской железной дороге. Расположено оно на территории трех областей: Гродненской, Брестской и Минской, граничит с Литвой, Польшей и Украиной. На отделении под руководством Сергея Владимировича Чепелова работает более 13 тысяч человек.



**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!**

*Руководство отделения благодарит вас за профессиональный подход к делу, ответственность в выполнении производственных заданий, готовность работать с полной самоотдачей.*

*Эти слова относятся к вам. Вы – истинные железнодорожники, вы – люди особой закалки. И мы гордимся вами. От всей души поздравляем вас с юбилеем Белорусской железной дороги и выражаем сердечную благодарность за ваш достойный и самоотверженный труд. Именно благодаря вам модернизируется и развивается отрасль, повышается качество сервисного обслуживания, формируется положительный имидж Белорусской железной дороги.*

*С праздником вас!*

Начальник Барановичского отделения  
Белорусской железной дороги  
**С.В. ЧЕПЕЛОВ**  
Председатель райпрофсожа  
**И.Ф. КОЛОДЕНКО**  
Председатель совета ветеранов  
**В.К. СЕНЬКО**  
Председатель  
координационного  
совета ОО «БРСМ»  
**М.В. ГАТИЛО**

## Проекты реализуют профессионалы



Не секрет, что от слаженной работы коллективов локомотивных и вагонных депо во многом зависит успешная деятельность всего отделения. Можно констатировать: работают эти хозяйства всегда устойчиво, в полном объеме обеспечивая выполнение перевозочного процесса. Не стал исключением и 2017 год...

В локомотивное депо Барановичи в 2017 году поступили 16 односекционных белорусско-китайских грузовых электровозов серии БКГ-2 на общую сумму 194 542 тыс. рублей (еще два – ранее, в феврале 2016-го). В настоящее время завершены приемочные испытания электровозов БКГ-2, и они введены в эксплуатацию. Производственные мощности локомотивного депо Барановичи переоборудованы для выполнения ремонта и обслуживания электровозов серии БКГ.

В локомотивном депо Волковыск согласно разработанному Конструкторско-техническому центру Белорусской железной дороги проекту произведен капитальный ремонт КР-2

секции А тепловоза 2М62УК № 310 с установкой второй кабины машиниста для работы в односекционном двухкабинном исполнении.

За прошедшую пятилетку в локомотивном депо Лида была проведена большая работа по выпуску маневровых тепловозов нового поколения, способных заменить при работе на горочных комплексах станции спаренные тепловозы серии ЧМЭЗ, имеющие расход топлива до 30%, масла – до 50%, межремонтные пробеги – в 2 раза выше, чем у ЧМЭЗ. Вместо запланированных 48 здесь было построено 49 новых тепловозов. В депо также освоен ремонт в объеме ТР-2 дизель-поездов серии ДПЗ.

Освоение среднего и капитального ремонта специального самоходного подвижного состава различных серий продолжается в локомотивном депо Лунинец.

Большое внимание на отделении уделяется выполнению работ по модернизации подвижного состава, а также освоению новых видов ремонта.

УНП 200688175

[www.baranovichi.rw.by](http://www.baranovichi.rw.by)

## Результат – миллионы пассажиров

За 2017 год отделение, по прогнозу, перевезет около 14 миллионов пассажиров, а пассажирооборот железнодорожного транспорта составит 974 миллиона пассажиро-километров.

На отделении задействовано 102 билетные кассы. Для повышения объемов и качества предоставляемых услуг 48 из них оборудованы 103 автоматизированными системами АСУ «Экспресс-3», по которым пассажиры в считанные минуты могут приобрести проездные документы до любой станции, расположенной на сети железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств, и оформить проездные документы, заказанные через интернет.

## Растет грузооборот – увеличиваются доходы

На Барановичском отделении был проведен большой объем работы по внедрению на его станциях современного программного обеспечения, в первую очередь системы автоматизированной подготовки отправочных документов. В настоящее время система САПОД внедрена на 33 станциях, открытых для производства грузовых операций.

Проводится системная работа по привлечению клиентов к использованию электронных документов. В настоящее время автоматизированную систему «Электронные перевозки» применяют в работе 130 клиентов.

По итогам года рост грузооборота составил 115,6%, перевезено более 56 миллионов тонн грузов. Увеличены объемы перевозок строительных грузов, химических и минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов, каменного угля. Выполнены доведенные основные качественные показатели использования подвижного состава.

В 2014 году с открытием ЛЦТО Барановичи была начата работа по при-

ведению товарных контор к единому современному стандарту внешнего оформления. За прошедший период она проведена еще на 21 станции отделения дороги.

В непростых экономических условиях коллектив отделения выполнил большой объем работ по восполнению и наращиванию объемов перевозок грузов и увеличению погрузки. Результат: в 2017 году к перевозке привлечено 62 новых грузоотправителя, дополнительный объем погрузки которых составил 1325 вагонов, или 76,8 тысячи тонн грузов.

Разработаны и внедрены новые логистические схемы перевозки угля, щебня, щепы в направлении Восток – Запад с перегрузом на станции Свислочь, осуществляется новая схема перевозки плит МДФ предприятия ОАО «Кроноспан» в Республику Польша с перегрузом в вагоны колеи 1435 мм по схеме «контейнер – крытый вагон» на станции Свислочь, организован перегруз метанола на станции Брузги в направлении Восток – Запад.



Спустя 150 лет на участке Гродно – Поречье состоялось театрализованное представление, воссоздавшее атмосферу 27 декабря 1862 года, когда здесь проследовал первый поезд.


**Страницы истории**

**1869 год. 1 ноября.** В брест-литовскую крепость из Тересполья прибыл первый поезд после окончания строительства и ввода в эксплуатацию железнодорожного моста через реку Буг.

**1870 год. 4 марта.** Императором Александром II принято решение о строительстве железной дороги Смоленск – Брест.

**1871 год. Сентябрь.** Построена соединительная ветка длиной 4 версты. Она связала Московско-Брестскую и Варшавско-Тереспольскую железные дороги, соединила Москву и Варшаву и открыла путь центральным районам России к рынкам Западной Европы.

**1871 год. 16 ноября.** Открыто сообщение на участке Смоленск – Минск – Брест. Минская газета «Губернские ведомости» сообщала: «В назначенный день в 11 часов утра открытие совершенно в присутствии начальника губернии и приглашенных управляющим дорожною лиц города Минска. Два пассажирских поезда по окроплении их святою водою отправились одновременно: один – в Москву, другой – в Брест.

**1873 год.** Закончено строительство участка Брест – Ковель, введена в эксплуатацию Киево-Брестская железная дорога.

К этому времени в Брест-Литовске было 5 станций, в основном грузовых, которые имели помещения и для пассажиров. Значительные расстояния между станциями в случае пересадки создавали неудобства пассажирам. Возникла необходимость строительства одного здания.

**1877–1879 годы.** Проложены вторые пути на участке Смоленск – Брест-Литовск. Через Брест-Литовск к тому времени проходили три железные дороги: Московско-Брестская, Варшавско-Тереспольская и Юго-Западная.

**1882 год. 3 апреля.** Император России Александр III подписал предложение о строительстве участка железной дороги Жабинка – Пинск протяженностью 138 верст, который был построен за одно лето.

**1886 год. 28 мая.** Состоялось торжественное открытие пассажирского железнодорожного вокзала станции Брест-Центральный.

**1886 год.** Построена железная дорога и открыто движение на железнодорожной линии Брест – Гомель Полесской железной дороги.

**1887 год. 9 апреля.** Открыто движение на участке Брест – Влодава – Холм.

**1890 год.** Введено в строй паровозное депо на станции Брест-Полесский.

**1912 год.** Брест-Центральный соединен с пригородом Граевка пешеходным мостом, который проходил над путями и выходил в город.

Брестский железнодорожный узел работал на 6 направлений – на Москву, Киев, Брянск, Варшаву, Высоко-Литовск, Влодаву. Узел включал 5 грузовых станций, 4 вокзала, 5 локомотивных и 2 вагонных депо, 2 дистанции и другие предприятия транспорта, которые обслуживали узел.

**1917 год. Ноябрь.** На вокзал станции Брест-Центральный прибыла советская делегация во главе с Троцким для ведения переговоров с Германией о мире.

**1921 год. 18 марта.** Западная Беларусь вошла в состав Польши согласно Рижскому мирному договору. Брест-Литовск стал центром Полесского воеводства и начал называться Брест-над-Бугом.

Железнодорожная колея 1520 мм на Брестском узле была перешита на колею 1435 мм.

**1939 год. Сентябрь.** Освобожденные западные территории Беларуси присоединены к СССР. Приказом Наркома путей сообщения СССР № 229/Ц от 2 декабря 1939 года образована Брест-Литовская железная дорога с управлением в городе Барановичи. Созданы три отделения движения – Брест-Литовское, Барановичское, Лунинецкое, а также 9 дистанций пути.

Образована погрузочно-разгрузочная контора для организации выгрузки грузов, прибывающих на Брестский узел, из вагонов западноевропейской колеи (1435 мм) в вагоны союзной колеи (1520 мм).

**1940 год. 14 января.** Организована Брестская дистанция сигнализации и связи протяженностью 351 км в пределах станций Брест – Черемха – Влодава – Ковель – Береза-Картузская со штатом 55 человек. Связь по организации движения поездов осуществлялась посредством телефонного аппарата Морзе, местная связь представляла собой коммутатор на 100 номеров.

**1944 год. 28 июля.** После освобождения Бреста в результате Люблинско-Брестской операции существовали самостоятельные станции: внеклассная сортировочная Брест-Восточный, Брест-Центральный, Брест-Полесский и Брест-Северный.

**1946 год. 23 сентября.** Приказом Министерства путей сообщения СССР № 652 организовано Брестское отделение железной дороги, которое подчинялось управлению Брест-Литовской железной дороги, находившемуся в Барановичах.

**С июня 1944 года** через Брест на Дальний Восток был перенаправлен воинский контингент с техникой для участия в разгроме Японии.

**В 1944–1945 годах** прошли три потока демобилизованных воинов, завершивших войну в Европе.

**В 1950–1953 годах** через Брест были отправлены на родину немецкие военнопленные.

Брест осуществлял уникальные перегрузочные операции угля для перевозки его из Польши в Советский Союз, железной руды – из СССР на польские металлургические заводы, урановой руды – из ГДР и Чехословакии в СССР, перелив сжиженного газа для доставки из СССР в Европу. Для перегрузки урановой руды была построена станция Мухавец.

Брест пережил и пик перегрузки сельхозпродукции и товаров народного потребления из Европы в конце 80-х – начале 90-х годов, когда в узле в сутки перегружалось до 1200 западноевропейских вагонов.

Начиная с 1946 года Брестское отделение возглавляли Д.П. Коростелев (1946–1957), Т.В. Яковлев (1957–1971), Л.Н. Щенников (1972–1981), Н.Н. Шафаренко (1981–1984), М.Т. Грибовский (1984–1995), В.И. Жерело (1995–2002), В.И. Ринг (2002–2007).

С мая 2007-го его возглавляет Александр Михайлович Шматов.

# ...Где сходятся Восток и Запад



**УВАЖАЕМЫЕ  
ТРУЖЕНИКИ  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ  
ДОРОГИ, ВЕТЕРАНЫ!**

**От всего сердца поздравляем вас  
со 155-летием Белорусской железной дороги!**

*Брестские железнодорожники гордятся своей принадлежностью к многотысячному коллективу БЖД. Пусть и впредь сохраняются и приумножаются замечательные традиции, заложенные многими поколениями наших предшественников, а патриотизм и самоотдача, высокий профессионализм и целеустремленность, твердая дисциплина и богатый опыт всех железнодорожников станут залогом дальнейших производственных успехов и достижений на белорусской магистрали.*

*Крепкого вам здоровья, благополучия, оптимизма и процветания!*

**Начальник РУП «Брестское отделение Бел. ж. д.»  
А.М. ШМАТОВ**  
**Председатель объединенной районной профсоюзной организации  
В.А. РАСИЧ**  
**Председатель совета ветеранов  
Е.В. ПАТЕЮК**  
**Председатель координационного совета ОО «БРСМ»  
М.В. КОЗЛОВА**

## Транзитом через Брест проходят грузы по II общеевропейскому транспортному коридору

Основные преимущества перевозки грузов через Брест – кратчайшее расстояние, сокращенные сроки доставки, упрощенный порядок таможенного оформления. На Брестском железнодорожном узле действуют терминалы по переработке контейнеров, тарно-штучных, навалочных, скоропортящихся и других грузов. Перегрузочные мощности на польско-белорусской границе имеют достаточные резервы для увеличения объемов перевозок.

Руководство отделения и его сотрудники постоянно решают такие важнейшие вопросы, как ускорение погрузочно-разгрузочных операций, пограничных и таможенных процедур. Динамичное развитие, постоянное укрепление международного сотрудничества со всеми участниками транспортного рынка, сочетание имеющихся мощностей с потребностями клиента – одни из основных задач, определяющих будущее Брестского отделения Белорусской железной дороги.

В 2017 году работа отделения была направлена на наращивание объемов перевозок и повышение доходности, создание наилучших условий для грузовладельцев и увеличение привлекательности железнодорожного транспорта для населения при полном обеспечении безопасности движения поездов и охраны труда.

Благодаря своевременно принимаемым мерам, оперативному реагированию на изменяющуюся ситуацию, слаженной работе коллектива обеспечено выполнение 11 из 14 доведенных показателей социально-экономического развития. По итогам работы за 11 месяцев значительно увеличены к уровню прошлого года объемы погрузки грузов (119,5%) и перевезено грузов (122,1%).

Немаловажную роль в общем объеме перевозок играет географическое местоположение отделения. Высокая доля транзита обусловлена тем, что оно располагается на направлении II общеевропейского транспортного коридора. В связи с этим брестские железнодорожники уделяют большое внимание развитию перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов.

В последние годы грузовладельцы все большее предпочтение отдают контейнерным перевозкам. Постоянный рост объемов перевозок организованными контейнерными поездами – яркое тому подтверждение.



## Только цифры

Рентабельность от реализации при задании 16,1% составила 18,1%, рентабельность продаж – 15% при плане 13,6%. Получено чистой прибыли 10,1 млн руб. при плане 4,9 млн руб.

Экспорт услуг составил 4,9 млн долл. США и выполнен на уровне 160,2% при задании 104,5%.

Рост выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг в расчете на одного среднеспособного работника составил 28,1 тыс. руб., или 111,5% к аналогичному периоду 2016 года.

Реализация плана мер по экономии ресурсов позволила выполнить показатель по энергосбережению на уровне минус 12,2% при задании минус 9,5%.

За 11 месяцев 2017 г. отделением железной дороги освоено инвестиций в основной капитал на сумму 5,4 млн рублей.

УНП 200246543

Брест-Литовск. Центральный вокзал. Начало XX века.



E-mail: [nod3@brestrw.by](mailto:nod3@brestrw.by)



ГОМЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

# Крепкая, сплоченная команда

Около 12 тысяч человек. Такова общая численность работающих на Гомельском отделении Белорусской железной дороги, которое включает в себя 26 обособленных структурных подразделений (филиалов) и два дочерних предприятия.

Гомельское отделение Белорусской железной дороги было создано 12 ноября 1946 года.

Находится оно на важнейшем стратегическом перекрестке и связывает пути с востока на запад. Через него проходят направления на Москву, Санкт-Петербург, Киев, Минск и многие другие города.

На заре своего существования зона обслуживания отделения совпала с границами области. Состояла она из участков Гомель – Жлобин, Гомель – Бахмач, Гомель – Калинковичи, Василевичи – Хойники, Новобелицкая – Чернигов.

Начальниками отделения в разные годы работали А.Н. Ложков, И.С. Таранюк, П.А. Сыцко, И.Я. Сушков, А.С. Близинок, Н.А. Гуд, А.П. Удодов. В настоящее время его возглавляет Григорий Владимирович Дворак.



**УВАЖАЕМЫЕ  
ВETERАНЫ,  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!**

**Сердечно поздравляем  
вас с нашим  
большим и замечательным  
праздником – 155-летием родной  
Белорусской железной дороги!**

Общими усилиями нам удастся четко выполнять любые задачи, требующие слаженного взаимодействия, находить компромиссные решения по самым разным вопросам. Такое конструктивное сотрудничество гарантирует надежное транспортное обеспечение всех отраслей, развивает транзитно-транспортный потенциал белорусской стальной магистрали. Желаем коллективам стабильности, процветания, реализации всех планов и наилучших перспектив, успехов в работе, а всем вам и вашим близким – здоровья и счастья!

Начальник Гомельского  
отделения  
Белорусской железной дороги  
**Г.В. ДВОРАК**  
Председатель  
райпрофсожа  
**В.В. СУЩИНСКИЙ**  
Председатель  
совета ветеранов  
**Б.Б. ШИЛОВ**

**К**оманду профессионалов и высококвалифицированных специалистов, которая трудится сегодня на Гомельском отделении Белорусской железной дороги, можно с уверенностью назвать крепкой и сплоченной.

Неудивительно, что там, где работают качественно, прилагают максимум усилий, есть и неплохой результат. В коллективе это понимают. И если объемы перевозимых грузов и пассажиров имеют тенденцию к увеличению, значит, это – лучшее свидетельство того, что гомельские железнодорожники, как и их коллеги из других отделений, в непростых экономических условиях проделали огромный труд для достижения поставленных руководством задач.

Без постоянного совершенствования работы железнодорожного транспорта можно очень стараться, но все равно топтаться на месте. Чтобы этого не происходило, на отделении внедряются новейшие технологии.

Локальные вычислительные сети всех его структурных подразделений, располагающихся на территории Гомельской области, объединены сетями передачи данных и подключены к единой сети Белорусской железной дороги. Подобным образом подключены и локальные вычислительные сети станций, как производящих грузовые операции, так и осуществляющих оформление проездных документов в пассажирском сообщении с использованием системы «Экспресс-3».

Однако не все зависит от самих железнодорожников. Основными грузоотправителями Гомельского отделения дороги являются ОАО «Мозырский нефтеперерабатывающий завод»; ОАО «Белорусский металлургический завод – управляющая компания холдинга «Белорусская металлургическая компания» и другие предприятия. Их ритмичная работа влияет на выполнение основных показателей.



Ежегодно на Гомельском отделении реализуются крупные инвестиционные проекты.

30 декабря 2015 года Белорусская железная дорога закончила электрификацию участка Гомель – Жлобин протяженностью 86 км. Это стало завершением второго этапа инвестиционного проекта «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи».

Знаковым событием прошлого года для отделения явилось открытие 17 июня регулярного движения пассажирских и грузовых поездов на электровозной тяге по направлению Гомель – Минск – Гомель. Как в 2013-м, так и 2016 году в торжественной церемонии его открытия принял участие Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко.

Значимому событию предшествовало осуществление целого ряда мероприятий: на вокзале станции Гомель была установлена новая система визуального информирования пассажиров, выполнен ремонт посадочных платформ и навесов; одновременно с электрификацией проведена модернизация устройств электрической централизации и автоблокировки; на участке Жлобин – Гомель проделан большой объем работ по ремонту пути, замене стрелочных переводов с деревянными брусками на железобетонные, что позволило увеличить скорость движения пассажирских поездов; на участке Жлобин – Гомель произведена санитарная вырубка и очистка полосы отвода.

С 3 августа 2016 года поезд № 707/708 начал курсировать составом из 7 вагонов – электропоезд ЭПМ межрегиональных линий

бизнес-класса производства ЗАО «Штадлер Минск». Он имеет ряд преимуществ, обеспечивающих комфорт дальних поездок.

На отделении ведется планомерная работа по практическому применению безбумажной технологии и постепенному переходу грузоотправителей, грузополучателей на использование юридически значимых электронных документов АС «Электронная перевозка», которая позволяет сократить время обработки перевозочного документа клиентом. Использование АС «Электронная перевозка» исключит необходимость присутствия специалистов предприятия на станции отправления или назначения.

Большое значение гомельскими железнодорожниками придается рационализации транспортной деятельности, которая в основном направлена на уменьшение эксплуатационных расходов и улучшение условий работ. Эту деятельность можно определить как постоянную работу мысли творческого коллектива, что является залогом нововведений, важным фактором приумножения научного и технического потенциала. За последние годы разработаны и внедрены в эксплуатацию сотни рационализаторских предложений.

Коллективом отделения накоплен огромный опыт работы. А значит, здесь будут выработаны все необходимые действенные мероприятия по обеспечению роста объемов перевозок грузов и пассажиров.



Вокзал станции Гомель. Конец XIX века.

Знаете ли вы, что основы современного Гомеля заложила именно железная дорога, впервые прошедшая через него 144 года назад?

Концессия на ее строительство была выдана прямо в год окончания Крымской войны – в 1856 году. Однако взявшееся за это непростое дело Главное акционерное общество российских железных дорог не нашло средств на постройку, и подряд был передан другому частнику – инженеру фон Мекку.

И вот в ноябре 1873 года до Гомеля дотянулся рельсовый путь из Новых Вилеек. В следующем 1874 году дорога дошла до Бахмача и Ромен на Украине. В 1876-м с присоединением пути к прибалтийскому порту Либав (ныне Лиепая) дорога стала называться Либаво-Роменской. В 1891 году ее выкупило государство.

Экономическое значение Либаво-Роменской дороги было огромно – она позволила вывозить хлеб из Украины, лен и пеньку из Беларуси в Западную Европу, доставляя обратно мануфактуру, машины, бакалею.


**МОГИЛЕВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

# От гужевого до скоростного



Могилевское отделение Белорусской железной дороги было образовано 4 октября 1946 года.

В этот же день приказом Министерства путей сообщения СССР № 829 его первым начальником был назначен директор-полковник движения Александр Алексеевич Медведев, который руководил отделением до 1957 года.

В разные годы предприятия возглавляли Д.П. Коростелев, П.С. Гончаров, М.М. Прокопишек, В.В. Халимоненко, В.Т. Чепелов, С.И. Шкапич, В.И. Жерело, В.М. Лаптинский, В.М. Морозов.

В настоящее время отделением руководит Александр Анатольевич Моисеев.

Впервые в границах современного Могилевского отделения движение поездов было открыто 16 сентября 1873 года на участке Минск – Гомель Либаво-Роменской железной дороги. Это позволило соединить Бобруйск с портами Балтийского и Черного морей, промышленными центрами Украины, Польши и России, создав благоприятные условия для развития промышленности и торговли города. Именно железная дорога стала тем катализатором, который превратил небольшое местечко Осиповичи в крупнейший железнодорожный узел.

Для Могилева длительное время основным видом перевозки грузов и пассажиров являлись гужевой и речной транспорт. Несмотря на многократные обращения губернатора и городской думы о прокладке железной дороги от Орши до Могилева, вопрос долгое время не мог решиться положительно. И только в конце 1902 года было принято решение о строительстве железнодорожной линии от Витебска до Жлобина за счет государственной казны. Это в значительной степени оживило развитие города на Днепре, в котором появились новые предприятия, акционерные общества, крупные объединения промышленников, купцов и банкиров.

В начале Великой Отечественной войны железнодорожники Могилевщины в короткое время обеспечили эвакуацию в тыл части населения, промышленных и железнодорожных предприятий. К моменту прихода немецких войск на узловых станциях практически не осталось паровозов и вагонов. На оккупированной территории железнодорожники вели непримиримую борьбу с захватчиками: вступали в партизанские отряды и организовывали подпольные группы сопротивления, вели диверсионную работу, выводили из строя вражескую технику, сжигали склады, собирали и передавали советским войскам информацию о расположении войск противника.

19 сентября 1946 года Постановлением Совета Министров СССР № 2143 было принято решение о создании на Белорусской железной дороге Гомельского, Жлобинского, Могилевского, Осиповичского и Унеченского отделений.

## В ногу со временем

Стараясь идти в ногу со временем, Могилевское отделение дороги уделяет большое внимание совершенствованию и развитию своей инфраструктуры, обновлению используемой техники и оборудования, внедрению современных систем и технологических линий.

Для охраны отдельных железнодорожных участков от влияния проводимых горных работ активно реализуются комплексные мероприятия по развитию инфраструктурного комплекса Слуцко-Калийного железнодорожного узла.

Важнейшим событием в техническом развитии и модернизации Белорусской железной дороги стало открытие движения поездов на электрической тяге на участке Осиповичи – Бобруйск – Красный Берег.

Для развития инфраструктуры электрифицированного участка Осиповичи – Жлобин на участке Осиповичи – Телуша в эксплуатацию была введена микропроцессорная централизация с интегрированной микропроцессорной автоблокировкой.

Совершенствуя структуру и деятельность пассажирского хозяйства Белорусской железной дороги, повышая качество услуг, оказываемых населению, с 1 ноября 2016 года на базе бюро по распределению и использованию мест в пассажирских поездах был создан единый контакт-центр, который обеспечил предоставление справочной информации, бронирование мест

в пассажирских поездах, а также оказание информационной поддержки для пассажиров всей белорусской стальной магистрали.

Работа трудового коллектива отделения высоко оценивается руководством не только Белорусской железной дороги, но и нашей страны.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 27.06.2013 № 281 Могилевское отделение было признано победителем соревнования среди организаций транспорта и занесено на Республиканскую доску Почета за достижение в 2012 году наилучших показателей социально-экономического развития.

По итогам того же года за внедрение высокоэффективных методов управления качеством и обеспечение на этой основе выпуска конкурентоспособной продукции Могилевское вагонное депо было признано лауреатом Премии Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества.

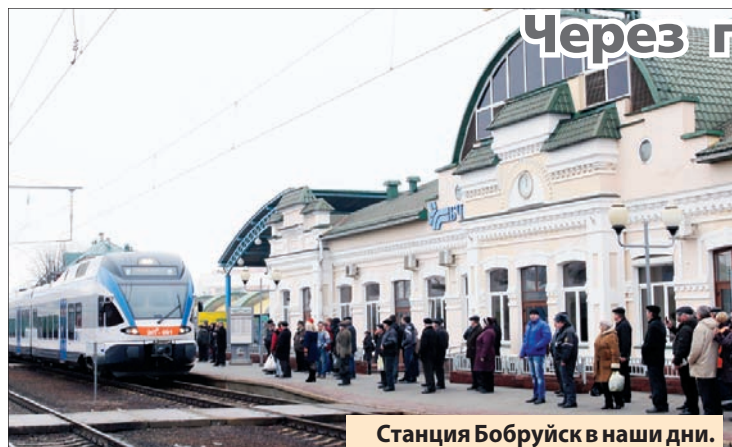
E-mail: [nodmo@railway.mogilev.by](mailto:nodmo@railway.mogilev.by)

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ  
И МОЛОДЕЖЬ!**

*В канун большого праздника – 155-летия Белорусской железной дороги – примите самые искренние слова благодарности за добросовестный труд на благо развития не только железнодорожной отрасли, но и всей нашей страны, а также за великую преданность своему делу.*

*Желаем вам крепкого здоровья, успехов в работе, бодрости и оптимизма на долгие годы. Пусть все ваши идеи и задумки реализуются, а обстоятельства благоприятствуют осуществлению намеченного! С праздником, дорогие друзья!*

Начальник отделения  
**А.А. МОИСЕЕВ**  
Председатель райпрофсожа  
**Ю.Л. КЛЕБЧА**  
Председатель совета ветеранов  
**В.Д. ГРЕБЕНКИН**  
Председатель координационного  
совета ОО «БРСМ»  
**Ю.С. КРУЧКОВА**





5 июня 1866 года было открыто движение поездов от Динабурга (Даугавпилса) до Полоцка. Географическое положение Витебска на пути «из варяг в греки», развитие торгово-экономических связей России с европейскими странами, политические и военные интересы империи предопределили в XIX столетии строительство на Витебщине усовершенствованных дорог.

## Via est vita!



Витебский вокзал – начало прошлого века.

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!**

**Накануне большого праздника – 155-летия Белорусской железной дороги – примите самые искренние и добрые слова за преданность выбранной профессии железнодорожника, за ваш добросовестный и самоотверженный труд на благо развития не только железнодорожной отрасли, но и Республики Беларусь.**

*Желаем отличного настроения, здоровья, бодрости, оптимизма, неиссякаемой энергии на долгие годы. Благополучия, мира и добра!*

Начальник Витебского отделения  
Белорусской железной дороги  
А.Е. БУЛКИН  
Председатель райпрофсожа  
П.С. ЕРМАЛОВИЧ  
Председатель совета ветеранов  
Н.Д. ЕСЮЧЕНКО  
Председатель координационного  
совета ОО «БРСМ»  
С.Н. ШУМАНОВ

Участки, ныне включенные в состав Витебского отделения БЖД, строились как частными обществами с привлечением иностранного капитала банков Англии и Франции, так и за счет государственных средств.

За время своего существования предприятие входило в состав разных дорог, переустраивалось, разрушалось во время проходивших по Беларуси разрушительных войн и вновь, словно птица Феникс, возрождалось из пепла. На всех этапах своего развития Витебское отделение вместе со всей Белорусской железной дорогой всегда обеспечивало перевозки грузов и пассажиров.

Сегодня УП «Витебское отделение Белорусской железной дороги», по сути, является лицом транспортного комплекса области. Это старейшее транспортное предприятие на севере страны, пережившее великие исторические события, неразрывно связанные с историей как нашей республики, так и железнодорожного транспорта.

Первым начальником отделения был Герой Социалистического Труда директор-полковник Николай Акимович Макаров. Затем отде-

ление в разные годы возглавляли А.Г. Андреев, Н.Л. Ковша, В.В. Халимоненко, Н.Х. Крылов, С.Е. Пахолкин, П.М. Чваньков. В настоящее время им руководит Алексей Евгеньевич Булкин.

В состав УП «Витебское отделение Белорусской железной дороги» входят 25 обособленных структурных подразделений (филиалов), 57 станций, из них 30 – открыты для грузовых операций.

В коллективах предприятий трудится более 8 тысяч человек.

Отделение дороги оказывает полный спектр транспортных услуг по перевозке, погрузке-выгрузке любых видов грузов на высоком профессиональном уровне, а также готово предложить грузовладельцам самые эффективные и экономичные логистические решения.

Степень технического оснащения предоставляет отделению возможность решать самые сложные транспортные задачи без проволочек и задержек, даже когда речь заходит о тяжеловесных и негабаритных грузах.

Отделение дороги является собственником парка автотранспортных средств и подъемных механизмов.

## Дорога – это жизнь

Чем же сегодня живет Витебское отделение?

Основная его задача – экономическое развитие. В частности, обеспечение потребностей населения, производственно-хозяйственного комплекса области и республики в перевозках грузов и пассажиров, укрепление материально-технической базы и получение прибыли.

Отделение для этого располагает достаточной пропускной и провозной способностью, что позволяет обеспечить в условиях ритмичности потоков дополнительные объемы грузовых и пассажирских перевозок.

Для улучшения обслуживания пассажиров в 2018 году с 10 декабря 2017-го предусмотрено курсирование нового поезда региональных линий бизнес-класса – № 739/740 Минск – Полоцк – Минск.

Установленные задания по основным параметрам социально-экономического развития витебские железнодорожники выполняют, обеспечивая выполнение показателей по внешнеэкономической деятельности. А главное – сплоченный коллектив отделения дороги на высоком профессиональном уровне продолжает выполнять поставленную перед ним задачу – совершенствовать перевозочный процесс.

E-mail: [nods1@vtb.rw.by](mailto:nods1@vtb.rw.by)  
[www.vitebsk.rw.by](http://www.vitebsk.rw.by)

УНП 300080882

## Движемся... к цифре



Политика предприятия направлена на оказание транспортных услуг на высоком организационном и техническом уровне, обеспечивающем удовлетворение запро-

сов всех без исключения потребителей. Основным направлением грузопотока является Заольша – Витебск – Полоцк – Бигосово.

За последние 5 лет отделением было перевезено более 37 миллионов пассажиров и 200 миллионов тонн грузов.

Перевозка пассажиров на Витебском отделении Белорусской железной дороги осуществляется 20 поездами международных линий, 22 – межрегиональных линий и 56 – региональных линий экономкласса. В среднем в сутки указанными поездами перевозится 19 тысяч пассажиров.

В 2017 году на отделении дороги организовано курсирование нового поезда межрегиональных линий экономкласса – № 705/706 Полоцк – Могилев – Полоцк. Его назначение позволило сократить время в пути между Полоцком и Могилевом с 5 часов 42 минут до 3 часов

52 минут (на 1 час 50 минут). На вокзалах станций Витебск и Полоцк для пассажиров внедрена бесплатная услуга беспроводного доступа в интернет посредством технологии Wi-Fi. Для получения справочной информации о расписании движения поездов, стоимости проезда на вокзалах станций Витебск и Полоцк установлены информационно-справочные терминалы.

В настоящее время реализуется инвестиционный проект «Замена автоматической телефонной станции на железнодорожных станциях Витебск и Полоцк», которая позволит оптимизировать расходную составляющую бюджета отделения, заменить устаревшее оборудование на современное цифровое. В перспективе все структурные подразделения отделения дороги будут обеспечены качественной и мультисервисной цифровой технологической связью.




 РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
**«БЕЛИНТЕРТРАНС – ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР» БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

# У истоков

## экспедиторского движения стояло предприятие белорусской магистрали «БЕЛИНТЕРТРАНС»



**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ!**

**Горячо и сердечно поздравляем  
вас с нашим общим замечательным  
праздником – 155-летием  
Белорусской железной дороги!**

*Искренне желаем вам крепкого  
здоровья, счастья, оптимизма,  
трудовых успехов, надежных  
друзей, стабильности  
и финансового благополучия!*

**Генеральный  
директор  
Е.И. УСЕНКОВ**

## Все для клиентов

Работая в условиях Единого экономического пространства, государственное предприятие «БТЛЦ» в течение многих лет является одним из лидеров на рынке транспортно-экспедиционных услуг Республики Беларусь.

2017-й является юбилейным для предприятия – исполнилось 25 лет с момента его основания.

По подведенным Ассоциацией международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» итогам хозяйственной деятельности за 2016 год государственное предприятие «БТЛЦ» заняло первую строчку в рейтинге ведущих экспедиторов.

Сегодня предприятие имеет разветвленную сеть филиалов во всех областных центрах Республики Беларусь, а также учрежденные за рубежом предприятия и их представительства: в Литве (г. Клайпеда), Латвии (г. Рига), России (г. Москва), Германии (г. Фридрихсдорф), Польше (г. Малашевиче), Китае (г. Пекин), Турции (г. Измир).

Учрежденное за рубежом ООО «Белинтертранс-Москва» существует на рынке транспортных услуг семь лет. Предприятие имеет прямой договор с Центром фирменного транспортного обслуживания – филиалом ОАО «РЖД» – на оплату провозных платежей по территории России. Наличие прямых договорных отношений позволяет предоставлять конкурентоспособные ставки на грузоперевозки путем исключения дополнительных звеньев (компаний-посредников) в предлагаемых логистических цепочках и дает возможность получать со стороны ОАО «РЖД» гарантии по качеству и соблюдению сроков исполнения своих заказов.

В настоящее время государственное предприятие «БТЛЦ» сотрудничает с компаниями

из более чем 30 стран мира. Клиентам предлагается комплексное транспортно-логистическое обслуживание с акцентом на развитии мультимодальных проектов и организации перевозок контейнерными поездами. Оперирование своим и привлеченным подвижными составами, собственным контейнерным парком позволяет максимально учитывать интересы клиента и оперативно реагировать на изменения ситуации на рынке.

В структуре перевозок экспедирование транзитных грузов играет ведущую роль. Сегодня удельный вес государственного предприятия «БТЛЦ» в транзите по Белорусской железной дороге составляет около 34%. Основной транзитный грузопоток следует из России, Литвы, Польши, Украины, Китая, Германии.

Высокий уровень сервиса и надежность предприятия подтверждены членством в региональных и международных профессиональных ассоциациях и союзах, среди которых – Белорусская торгово-промышленная палата (БелТПП), Ассоциация международных экспедиторов и логистики (БАМЭ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA), Международный координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП), Ассоциация таможенных представителей Республики Беларусь, Международное бюро по контейнерам и интермодальным перевозкам (BIC).

Сегодня государственное предприятие «БТЛЦ» предлагает разветвленную сеть регулярных маршрутов международного уровня по конкурентоспособным ценам, делая обслуживание максимально удобным и доступным для клиентов.

Многие молодые железнодорожники, узнав, что история экспедиторского движения на БЖД берет свое начало с пятидесятих годов прошлого столетия, удивятся. Но именно в те годы было принято решение о создании на станции Степянка Минского железнодорожного узла механизированного грузового двора, рассчитанного на переработку 9 тысяч тонн грузов в сутки. Тогда он стал одним из самых мощных на сети дорог по объему грузопереработки и оснащению средствами механизации.

В шестидесятых–семидесятых годах на промежуточной станции Колядичи была проведена необходимая реконструкция путей, осуществлено оборудование электрической централизацией стрелок и сигналов, сдана в эксплуатацию площадка с двумя стреловыми кранами на железнодорожном ходу, открыт комплекс по переработке тяжеловесных грузов. Колядичи становятся одной из главных станций по переработке грузов для предприятий столицы.

В 1975 году была сооружена площадка для переработки большегрузных контейнеров, смонтирован 40-тонный немецкий кран «ТА-Крафф».

Восьмидесятые годы прошлого столетия стали периодом увеличения производственных мощностей. В эксплуатацию вводятся новый подкрановый путь и тяжеловесная площадка, устанавливаются краны с повышенной грузоподъемностью. В 1986 году на базе погрузочного транспортно-экспедиционного предприятия «Минск-желдортранс» была образована городская товарная станция Колядичи. Ее деятельность была направлена на организацию полного комплекса услуг для клиентов: внедрялось новое программное обеспечение, производилась аренда подвижного состава, создан таможенный район, начал функционировать отдел экспедиционного обслуживания. Эта станция сыграла важную роль в становлении и развитии транспортно-логистического центра.

До 1992 года транспортно-экспедиционного предприятия на железной дороге как такового не было. Все расчеты за перевозки железной дорогой велись централизованно. Ситуация резко изменилась после распада Советского Союза, когда появилась необходимость в создании отдельного предприятия по оказанию экспедиторских услуг. Им и стал тогда «Белинтертранс». Опыта подобной работы не было ни у кого. Руководить предприятием доверили одному из самых опытных железнодорожников – Александру Александровичу Крисенко.

Как показало время, руководство дороги не ошиблось в своем выборе. В короткие сроки Крисенко смог организовать расчеты за перевозки грузов по территории других государств.

С развитием предприятия появилась необходимость в создании его филиалов во всех шести областях страны.

В марте 2009 года в результате слияния двух крупнейших предприятий белорусской магистрали – ТЭРУП «Белинтертранс» и УП «Минскжелдортранс» – было создано транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги.

**E-mail: [info@belint.by](mailto:info@belint.by) • [www.belint.by](http://www.belint.by)**



## Контейнерные – в приоритете

Одним из приоритетных направлений деятельности «БТЛЦ» на данный момент является развитие перевозок контейнерными поездами в направлении Китай – Европа – Китай, в том числе с осуществлением мультимодальных схем доставки и терминальной обработки грузов. По сравнению с морским фрахтом железнодорожный маршрут из Китая в Европу по скорости доставки имеет преимущества, а по цене – ниже доставки по воздуху.

Эффективная организация перевозок контейнерными поездами стала одним из важнейших и активно развивающихся направлений деятельности предприятия. Маршруты пролегают в рамках существующих международных транспортных коридоров. Государственное предприятие «БТЛЦ» продолжает работу по развитию контейнерных перевозок и запуску новых проектов.


**КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**


# С IT – по пути!

Ни для кого не секрет, что без научного прогресса в экономике, технике, технологиях «далеко не уедешь». Не исключение и Белорусская железная дорога. 31 июля 1986 года по решению Коллегии Министерства путей сообщения СССР приказом начальника БЖД А.Г. Андреева было образовано Конструкторско-технологическое бюро, на базе которого позже создали Конструкторско-технический центр. Именно здесь трудятся над технико-экономическим развитием железной дороги, что называется, не покладая рук. Немалая заслуга дружного коллектива КТЦ и в том, что подавляющая часть прироста объемов перевозок на железнодорожном транспорте получена за счет применения современных и перспективных научных разработок, воплощенных в технологиях, услугах, оборудовании, автоматизированных системах управления и организации перевозочного процесса. Много сделано за последнее время предприятием как для Белорусской, так и для других железных дорог СНГ. Введена в промышленную эксплуатацию система микропроцессорной централизации МПЦ «Днепр» на четырех станциях БЖД – Гатово, Корд, Шеметово, Придвинская. Ведется работа по модернизации действующей системы ДЦ «Неман» на участках железных дорог стран СНГ и Балтии.

## ...И «Погода», и «Имущество»

Специалистам Конструкторско-технического центра есть чем гордиться. Ими была разработана, внедрена и теперь активно используется автоматизированная система контроля и проверки знаний работников Белорусской железной дороги, позволившая осуществить переход к единой централизованной системе подготовки и оценки знаний работников отрасли. Система дает возможность работать с учебными материалами в формате SCORM (Sharable Content Object Reference Model – международный стандарт, который определяет требования к организации учебного материала и всей системе дистанционного обучения).

В КТЦ разработана и введена в эксплуатацию автоматизированная система «Гидрометеорологическая информация» (АС «Погода»), предназначенная для обеспечения прогнозной, фактической и исторической гидрометеорологической информацией специалистов организаций и подразделений Белорусской железной дороги. Это позволяет планировать и производить работы по обеспечению бесперебойного регулярного движения поездов в любых погодных условиях.

В 2017 году введена в эксплуатацию автоматизированная система АС «Имущество», предназначенная для унификации принципов учета объектов недвижимого имущества и земельных участков БЖД.

Введена в эксплуатацию автоматизированная система организации и планирования «окон» (АС «Окна»), что позволило ускорить процедуры создания и согласования всей цепочки необходимых документов на производство ремонтных и строительно-монтажных работ.

Разработанная специалистами Гомельского центра КТЦ автоматизированная система контроля безопасности движения (АС КБД) существенно улучшила работу службы безопасности движения поездов по сбору и обработке информации, а также оперативному реагированию на случаи брака, допущенные в процессе перевозок.

Осуществлена установка системы автоматизации подготовки и оформления документов грузовой и



коммерческой отчетности (САПОД) на едином центральном сервере Белорусской железной дороги. Применение этой системы позволило поднять качество работы по оформлению грузовых перевозок на уровень международных стандартов, обеспечить переход на электронный документооборот при организации перевозок грузов.

Разработана и в настоящее время проходит испытания бесконтактная сигнальная точка автоблокировки. Создан Центр испытаний и технического аудита, взявший на себя испытания и технический аудит продукции железнодорожного назначения, организацию испытаний с использованием инфраструктуры Белорусской железной дороги, испытания программного обеспечения систем и комплексов АСУТП, неразрушающий контроль узлов и деталей подвижного состава.

**УВАЖАЕМЫЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ,  
МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ,  
ПАРТНЕРЫ!**

*Примите самые искренние поздравления и наилучшие пожелания от коллектива Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги в связи с нашим большим общим праздником – 155-летием Белорусской железной дороги!*

*Желаем вам успешной работы на благо нашей стальной магистрали, крепкого здоровья, счастья, процветания и благополучия!*

Начальник  
Конструкторско-  
технического  
центра  
М.В. ФЕДОРЦОВ



## Разработка для всего союза. Таможенного.

В настоящее время на территории Таможенного союза в области железнодорожного транспорта принят технический регламент ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта», который гармонизирует требования к объектам технического регулирования на территории стран – участниц союза.

Объектом технического регулирования является система микропроцессорной централизации стрелок и сигналов «Днепр», разработанная специалистами Конструкторско-технического центра. Система введена в постоянную эксплуатацию на станциях Белорусской железной дороги Гатово, Корд, Шеметово и Придвинская и предназначена для централизованного управления напольными устройствами – стрелочными переводами, светофорами, переездами и т.п. – на железнодорожных станциях для организации движения поездов при обеспечении требований безопасности средствами современной микропроцессорной техники. Эта разработка Конструкторско-технического центра является универсальной, ее можно использовать на станции с любым количеством объектов контроля и управления. Для осуществления дальнейшего внедрения МПЦ «Днепр» на территории стран – участниц Таможенного союза необходимо провести процедуру декларирования системы на соответствие требованиям технического регламента.

При подготовке к испытаниям МПЦ «Днепр» специалисты КТЦ проанализировали и доработали комплект технической документации, аттестовали программно-аппаратные макеты, позволяющие имитировать работу напольного оборудования для подтверждения функциональной безопасности МПЦ.

В сентябре 2017 года аккредитованной лабораторией ООО «Испытательный центр технических и программных средств железнодорожного транспорта» (г. Москва, РФ) были проведены испытания. Проверке подвергся комплекс технических средств управления и контроля на базе технических средств как релейного интерфейса, так и безрелейного. Дополнительно проверены защищенность системы от компьютерных вирусов, способность восстановления после сбоев, вызванных отказами технических средств. По результатам испытаний выдан положительный протокол.

В настоящее время подготовлен комплект документов, содержащий собственные доказательства соответствия, а также доказательства, полученные с помощью аккредитованной лаборатории, для регистрации декларации о соответствии МПЦ «Днепр» требованиям ТР ТС 003/2011.

Эта работа Конструкторско-технического центра не ограничивается. Его специалисты и дальше будут прилагать все усилия для разработки и внедрения новых технологий.



**ЭРУП «ПУТЕВАЯ МАШИННАЯ СТАНЦИЯ № 71»  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

# От Мурома до наших дней пройден нелегкий и славный путь

**ПМС № 71 была создана в то время, когда начался переход на более тяжелый тип рельсов и стала осуществляться постановка пути на щебень. В соответствии с Постановлением Совета Министров Союза ССР от 12.01.1952 и приказом МПС от 02.12.1952 за № П-93522 приказом по Управлению реконструкции железнодорожных путей МПС от 23.12.1952 № 160-р предписано произвести формирование путевой машинной станции № 71 на Минской железной дороге, установив для нее место зимней стоянки на станции Минск. Первым руководителем ПМС № 71 был назначен Н.П. Туров.**

После Великой Отечественной прошло всего семь лет, и разрушенное народное хозяйство постепенно восстанавливалось. Имевшиеся на тот момент методы довоенного ведения путевых работ никак не соответствовали предъявляемым требованиям. Надо было избавляться от ручного труда, используя для этого путевые машины и механизмы.

Решение данной задачи должны были претворить в жизнь создаваемые машинные станции, которым предписывалось внедрять механизацию в строительство и реконструкцию путевого хозяйства республики. К исполнению приказа приступили оперативно. Меньше чем за 4 месяца, к 1 апреля 1953 года, ПМС-71 была укомплектована командным составом и квалифицированными рабочими согласно штатному расписанию.

С первых дней создания путевая машинная станция № 71 стала своего рода полигоном для испытания и внедрения всего нового на сети железных дорог как Советского Союза, так и на белорусской магистрали. В 1956 году белорусские путейцы первыми начали укладывать железобетонные шпалы, в 1957-м – плети бесстыкового пути. В то время сварка их осуществлялась в временных базах ПМС-71 (впоследствии – на станции Орша (РСР-10)). Затем рельсовые плети транспортировались к месту ремонта на специально оборудованных диплорах.

В 1967 году предприятие встало на постоянную стоянку с обустройством производственной базы на станции Радосшковичи.

1974 год. Министерство путей сообщения СССР командует ПМС-71 на станцию Урил Дальневосточной железной дороги на стройку века. Именно белорусские путейцы стали родоначальниками больших «окон», когда в минимальные по времени сроки укладывалось максимально возможное количество железнодорожного полотна. Первый такой рекорд они поставили, прокладывая на Байкало-Амурской магистрали за шести-семичасовые «окна» по два-три километра. Абсолютного рекорда в суровых условиях достигли, проложив 3,5 километра пути. Такие достижения были сродни подвигу. Приказом министра путей сообщения СССР тогда были поощрены начальник ПМС Н.П. Туров, главный инженер И.К. Бурдукевич, прорабы Г.М. Ванин и И.И. Короткевич.

Большой вклад в становление ПМС № 71 внесли ветераны труда К.А. Шакун, Н.П. Капитонов, Р.И. Демидович. Они и сегодня в силу своих возможностей стараются быть полезными родному предприятию. Самых теплых слов заслуживают ветераны И.К. Бурдукевич, Ф.С. Галимов, З.К. Босько и многие другие.

## Добрых дел не перечесть

В наши дни ЭРУП «ПМС № 71» – это производственное предприятие Белорусской железной дороги, главным образом выполняющее два вида деятельности: основной – ремонт железнодорожного пути и подсобно-вспомогательный – строительство новых и ремонт уже существующих железнодорожных путей сторонними организациями, а также перевозка грузов с помощью хоппер-дозаторных и дозаторных вагонов. В структуре путевой машинной станции – пять производственных участков, основные из них – сборки рельсошпальной решетки и ремонта пути.

Главная задача предприятия – обеспечение святой святыней железной дороги: безопасности движения поездов. Уложиться по времени в предоставленное «окно» и выполнить работу качественно и в срок путейцам необходимо, несмотря на погоду – существует график движения поездов, этим все сказано. И коллектив справляется с поставленной задачей.

По итогам работы за I полугодие ПМС № 71 присуждено первое место в соревновании предприятий и обособленных структурных подразделений магистрали с вручением диплома и денежной премии. С хорошим результатом сработали и в трех кварталах текущего года.

Работая в этом году на линии Молодечно – Гудогай – граница Республики Беларусь, специалисты машинной станции за три месяца отремонтировали 15-километровый участок пути, что можно считать рекордом. Люди трудились самоотверженно, прилагая максимум усилий для достижения поставленного результата. Вообще, славных дел у коллектива – «воз и маленькая тележка».

Кроме доведенной железной дорогой плановой работы, в ПМС № 71 оказывают услуги организациям по ремонту принадлежащих им железнодорожных путей, что также приносит доход.

Кстати, 1 июля 2010 года на основании приказа № 174 произошла реорганизация, и РУП «Балластный карьер «Радосшковичи» Белорусской железной дороги» вошло в состав ЭРУП «ПМС № 71» как производственный участок. Здесь за год добывается и обогащается около 500 тыс. куб. м гравийно-песчаной смеси. Для предприятия это дополнительный вид деятельности. Продукция реализуется как юридическим, так и физическим лицам.



**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**Руководство и коллектив ПМС № 71 искренне поздравляют вас с нашим общим славным праздником – 155-летием Белорусской железной дороги!**

*Безупречное сочетание высокого профессионализма, работоспособности и самоотверженности в труде способствует успешному решению важнейших задач, поставленных перед железнодорожниками. Желаю всегда получать от своей работы только радость и удовлетворение! Крепкого вам здоровья, успехов во всех делах и начинаниях!*

**Начальник  
М.Э. КОСТЮКЕВИЧ**



## Есть кем гордиться!

На сегодняшний день в ПМС № 71 трудится 334 человека. Основной костяк – люди, проработавшие здесь много лет. Есть и свои династии, как, к примеру, семья Судниковичей. Юрий Иосифович не один год трудится прорабом, его жена Светлана Анатольевна – заведующая хозяйством. Техником-технологом после окончания БелГУТа работает их сын Александр.

Среди путейцев много добросовестных, ответственных людей, вкладывающих душу в свою работу. Самых лучших слов заслуживает начальник технического отдела предприятия Максим Цупа. После учебы в Брестском колледже железнодорожного транспорта без отрыва от производства он окончил БелГУТ. Прошел путь от монтера пути до начальника технического отдела.

К слову, все работники ПМС № 71 в обязательном порядке проходят соответствующую подготовку и повышение квалификации. Как правило, в основном на базе учебного центра Могилевского отделения Белорусской железной дороги.

По соблюдению трудовой и общественной дисциплины коллектив предприятия можно считать образцовым. Здесь активно действуют профсоюзный комитет, другие общественные организации, оказывающие администрации помощь.

Работники проходят профилактические медосмотры. Монтеры пути во время работы на линии обеспечиваются горячим питанием. В общем, в коллективе последовательно решаются все социальные вопросы.

**E-mail: Pms71\_buh@mail.ru**



УП «ПУТЕВАЯ МАШИННАЯ СТАНЦИЯ № 78  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

## Приметы времени

**История путевой машинной станции № 78 Белорусской железной дороги начиналась за пределами Беларуси. 21 января 1955 года был подписан приказ Министерства путей сообщения СССР о формировании новых путевых машинных станций Всесоюзного треста по реконструкции железнодорожных путей с присвоением им номеров 77, 78, 79, 80, 81. Местом создания ПМС-78 стала станция Понаря Литовской железной дороги.**

Для нового передвижного спецформирования выделили 120 специально переоборудованных старотипных грузовых вагонов. В них размещались администрация ПМС, объекты социально-бытового назначения – магазин, столовая, ясли-сад, начальная школа, баня, прачечная, медпункт, библиотека с радиоузлом, вагон-клуб и даже механический цех с мастерскими. В архиве предприятия сохранились фотографии, запечатлевшие, как дети работников станции посещают уроки в школе на колесах.

Более 100 вагонов предназначались под общежития для проживания работников и их семей. На первоначальном этапе в штат ПМС было принято 400 человек, 270 из них – монтеры пути. Надо заметить, что все работы по ремонту пути в то время выполнялись вручную. В год ремонтировали не более 60–70 км.

Первые работы вновь созданная ПМС выполнила на Вильнюсской дистанции пути Литовской железной дороги. Это был средний и подъемочный ремонт. В 1956 году приступили к капитальному ремонту на Эстонской железной дороге, в 1958-м передислоцировались на Латвийскую. Везде, где трудились, оборудовались временные стоянки вагонов. Прибалтийские железнодорожные станции Рассику, Тала, Выру, Валта, Шкиратава – такова география перемещения ПМС № 78 тех лет.

В феврале 1959 года, когда завершился ремонт пути на железных дорогах При-

балтики, ПМС-78 передислоцировали на белорусскую станцию Орша. Здесь тоже была оборудована стоянка жилых и служебных вагонов.

В апреле 1960 года спецформирование переходит в ведение Белорусской железной дороги. Между станциями Орша-Центральная и Орша-Восточная начинается строительство стационарной звенооборотной базы. Оснащение ее двумя пятитонными козловыми и одним паровым кранами в значительной степени способствовало повышению уровня механизации работ по сборке путевой решетки.

Постепенно на вооружении ПМС появились машины тяжелого типа – путеукладчики Платова, электробалластер, струг. Если раньше балластные материалы доставлялись на участки ремонта пути на платформах или в полувагонах и выгружались вручную, то с 1965 года в производство были внедрены хоппер-дозаторные вагоны, что существенно уменьшило долю тяжелого ручного труда.

С 1967 года ремонт пути стали выполнять звеньями, собранными на железобетонных шпалах с рельсами Р65. На участке Орша – Красное был уложен первый на Оршанской дистанции бесстыковой путь.

Из года в год улучшались и социально-бытовые условия работников. В феврале 1974 года построили стационарный детский сад, в 1975-м – административно-бытовое здание, в 1985-м – цех ремонта путевых машин с автогаражом и мастерскими.

Еще в шестидесятые годы началось отселение работников предприятия из



вагонов-общежитий. За период с 1962 по 1994 год Минское отделение железной дороги выделило для этих целей около 140 квартир. Со сдачей в 1994-м жилого дома по улице Матросова в Орше вагоны-общежития прекратили свое существование.

У каждого времени – свои приметы. Тяжелый ручной труд по ремонту пути ушел в прошлое. Сегодня ПМС-78 – высокотехнологичное предприятие, располагающее всеми необходимыми производственными мощностями и средствами малой механизации. При производстве работ используются путеукладочный кран КЖУ-571, а также рельсошлифовальный

поезд РШП-48К, предназначенный для восстановления форм головок рельсов и удаления волнообразного износа с поверхности катания дефектных участков пути колеи 1520 мм.

Путевая машинная станция № 78 – единственное в Беларуси передвижное спецформирование, которое оказывает услуги по шлифовке рельсов в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Недавно заключен договор об оказании услуг рельсошлифовальным поездом на Эстонской железной дороге. Это открывает новую интересную страницу с более чем 60-летней историей предприятия.

До создания стационарной базы ПМС дети работников станции учились в школе, оборудованной в железнодорожном вагоне.




**УП «ОПЫТНАЯ ПУТЕВАЯ МАШИННАЯ СТАНЦИЯ № 115»  
 БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**


# История оживает в фотографиях

**...Шел октябрь 1944 года. Под мощным ударом Советской Армии враг отступал на запад, оставляя за собой разрушенные города и промышленные объекты. Именно в это непростое время для восстановления разрушенных путей на бывшей Брест-Литовской железной дороге началось формирование стационарной путевой машинной станции.**

Название «машинная» было в известной мере условным, поскольку первые два года у предприятия не было никаких машин и механизмов. Работники жили в приспособленных под жилье вагонах, по 14 человек – в каждом. Добираться на перегон, к месту работы, приходилось пешком, преодолевая по 8–10 км с полной выкладкой путевого инструмента. Несмотря на это, трудились с воодушевлением.

Большой радостью для коллектива стало получение в 1946 году первых средств механизации – балластера с роликовыми захватами, путевого струга ПС-1 и грузовой автомашины ГАЗ-АЛ.

В конце 1947 года СПМС реорганизовали в путевую дорожную машинную станцию № 1 (ПДМС-1). Улучшились ее техническая оснащенность и мобильность.

В 1950-е приступили к выполнению капитального ремонта. Работы производились раздельным способом. Материалы верхнего строения пути доставлялись на перегон вагонами. Смена рельсов, шпал и креплений производилась в «окно» продолжительностью 3–4 часа.

В 1959 году на станции Барановичи-Центральные создается звеносборочная база ПДМС-1, оснащенная всей необходимой техникой для сборки путевых решеток. С этого времени работы по замене путевой решетки выполняются с помощью комплекса путевых машин: путеукладчиков УК-12.5 и моторных платформ.

1960-й ознаменовался началом использования на Барановичском отделении железобетонных шпал. Первые километры пути на них были уложены на перегоне Столбцы – Городея. Вскоре начали поступать и первые сварные плети. Именно в Барановичах впервые на сети дороги была освоена технология укладки плетей бесстыкового пути без обрезки концов и механизирована их выгрузка из подвижного состава. За внедрение этого новшества ПДМС-1 удостоена награды ВДНХ.

В марте 1963 года ПДМС-1 переименовали в путевую машинную станцию № 115. С этого времени на предприятие стала поступать новая, более производительная техника. Примечательно, что первым на БЖД путеукладочным краном УК25/9-18, с помощью которого в путь укладывается путевая решетка длиной 25 метров на железобетонных шпалах, была укомплектована именно ПМС в Барановичах.

Это позволило в короткий срок усилить путь на главном ходу. И уже к концу 1965 года на двухпутном участке Барановичи – Негорелое скорость движения пассажирских поездов достигала 120 км/ч, грузовых – 80 км/ч.

С целью внедрения новых технологий и техники в производство ремонтно-путевых работ приказом начальника дороги от 21 апреля 1981 года ПМС № 115 была преобразована в опытную путевую машинную

станцию.

Это только некоторые эпизоды истории предприятия, отмеченной многими достижениями и трудовыми победами.

Совершенствовались методы работы, внедрялась новая техника, заменяющая тяжелый физический труд путейцев, повышалась квалификация кадров.

Сегодня ОПМС-115 – современное железнодорожное предприятие, осуществляющее строительство объектов первого – четвертого классов сложности, а также ремонт подкрановых и подъездных путей на высоком профессиональном уровне и с использованием самых современных путевых машин и механизмов.

В 2014 году на предприятии внедрена и сертифицирована система менеджмента качества ISO 9001:2008 в области строительства железных дорог.

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ, ВЕТЕРАНЫ!**

**Поздравляем  
вас со 155-летием  
Белорусской железной дороги!**

*Желаем профессиональных и творческих достижений, стабильной и плодотворной работы на благо белорусской магистрали, крепкого здоровья, душевного равновесия, достатка, мира и добра. Пусть в ваших домах будет тепло и уютно, а жизненный путь сопровождают только радостные события. Удачи и благополучия всем, кто вас окружает. С праздником!*

От имени коллектива  
начальник  
А.А. САНЧУК

E-mail: [opms115@brnv.rw.by](mailto:opms115@brnv.rw.by)


**ЭРУП «ПУТЕВАЯ МАШИННАЯ СТАНЦИЯ № 289»  
 БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

**Больше трех десятилетий осуществляет свою деятельность ПМС-289. Небольшой, но очень сплоченный коллектив профессионалов с большой буквы. Очень мобильный коллектив, который может развернуть работы на любом участке железной дороги. И с блеском выполнить их. При этом высокое качество работ – момент, который даже не обсуждается.**

УНП 200002312



# Днем и ночью, в любую погоду

История ЭРУП «ПМС № 289» разменяла четвертый десяток. За годы существования коллектив накопил большой опыт в выполнении таких видов работ, как строительство и эксплуатация железных дорог. Предприятие внесло большой вклад в обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов на обслуживаемых участках пути благодаря восстановительному и среднему ремонту пути, укладке длинномерных плетей бесстыкового пути. Система ведения путевого хозяйства основывается на технических, технологических и организационных мероприятиях. При производстве путевых работ в «окно» применяются передовые технологии с использованием технологической цепочки машин, обеспечивающих высокий уровень механизации и максимальную выработку.

У предприятия – солидный парк машин тяжелого типа: путеукладочные краны УК 25/9-18 и кран КЖУ-571, моторные платформы МПД, выправочно-подбивочно-отделочная машина ВПО-3000 и ВПР-02, путерихтовочная машина системы Балашенко ПРБ-71, краноманипуляторная установка, комплект бульдозерной техники. Производственная база оснащена козловыми кранами.

На предприятии имеется аттестат соответствия, который разрешает производить строительные и иные специальные монтажные работы – по устройству верх-

него строения железнодорожных путей. Руководством ПМС уделяется большое внимание качеству выполняемых работ. Сейчас, к примеру, осуществляется сертификация системы менеджмента качества СТБ ISO 9001 с целью оценки способности организации выполнить требования потребителя, законодательные и иные обязательные требования, применяемые к продукции, и собственные требования к организации.

По мнению руководителя ПМС № 289 Валентина Гурина, за успешной работой предприятия стоит слаженная работа людей, беззаветно преданных своей профессии. Это труд команды профессионалов и единомышленников: путейцев и машинистов путевых машин – всех тех, кто в любую погоду обеспечивает надежное состояние путей и делает все, чтобы поезда следовали по ним бесперебойно, безопасно и с высокой скоростью, а люди и грузы доставлялись в нужное время в нужное место.

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ!  
ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ  
БЕЛОРУССКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОЙ  
ДОРОГИ!**

**Поздравляем с юбилейным  
праздником всех работников стальной  
магистрали!**

*Пусть вас и ваших близких никогда не покидают счастье, оптимизм, уверенность в своих силах. Мы желаем вам каждый день, каждый час, каждую минуту чувствовать, что ваш труд помогает людям жить счастливо. Профессиональных вам успехов, новых ярких достижений и открытий.*

От имени  
коллектива начальник  
В.Г. ГУРИН





## ОАО «МИНСКИЙ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

Если б вагоны  
могли говорить...Они рассказали бы  
о богатейшей истории предприятия

Открытое акционерное общество «Минский вагоноремонтный завод» – одно из старейших предприятий Республики Беларусь. В 2016 году оно отметило свой юбилей – 145-летие со дня основания!

Завод был основан в 1871 году как паровозовагоноремонтные железнодорожные мастерские. В 1927-м преобразован в завод «Пламя революции», в 1931-м получил новое название – Минский вагоноремонтный завод. А в 1932 году и имя А.Ф. Мясникова, в честь которого на территории завода был установлен памятник.

Основные  
направления  
деятельности  
ОАО «Минский  
вагоноремонтный  
завод» :

- производство новых пассажирских вагонов;
- плановые виды ремонта и модернизация пассажирских и служебно-технических вагонов различных моделей и модификаций;
- капитальный ремонт и модернизация специального самоходного подвижного состава;
- полное освидетельствование, ремонт со сменой элементов и формирование новых колесных пар для грузовых и пассажирских вагонов;
- производство колесных пар РВ2Ш-957-Г для инновационных тележек Barber S-2-R грузовых вагонов;
- ремонт тележек пассажирских вагонов безлюничного типа с тормозной системой БАРС и Knorr Bremse;
- капитальный ремонт подвагонных тележек колеи 1520 (1435 мм);
- ремонт редукторов пассажирских вагонов любого объема;
- производство бортов грузовых железнодорожных платформ;
- изготовление чистовых осей;
- производство вагонных запчастей;
- разработка и изготовление комплектов внутреннего интерьера пассажирских вагонов.

Уже в первые годы после создания Минские большие мастерские Московско-Брестской железной дороги, как тогда назывался завод, ремонтировали паровозы, пассажирские и товарные вагоны. Водоснабжение осуществлялось из реки Свислочь.

Мастерские были построены в виде буквы «П» и занимали площадь 5228 кв. м, из них паровозная часть располагалась на 1753 кв. м, вагонная – на 993 кв. м.

В 1940 году Минский ВРЗ выпустил из ремонта 261 пассажирский вагон, в том числе 71 – капитальным ремонтом (из них 29 двухосных, 7 трехосных, 22 четырехосных и 13 аварийных), 164 – средним, 26 вагонам произведен годовой осмотр. Было отремонтировано 5096 колесных пар, из них 1947 – со сменой элементов, выполнена работа по модернизации 77 вагонов (замена надрессорных брусьев металлическими, замена люлочной подвески, замена парового отопления и др.). Бригады активно соревновались между собой. Перевыполнение плана на 140–150% было привычным делом.

Во время Великой Отечественной, к сожалению, оборудование завода не эвакуировали. Но никто не хотел работать на врага. ...И 2 июля 1944 года, отступая, фашисты полностью разрушили завод. Но уже в 1945-м его работа была возобновлена. В том же году завод смог отремонтировать 137 пассажирских и два товарных вагона.

Славным был путь предприятия и в послевоенное время. Например, в 1950-м план ремонта составлял уже 290 вагонов.

## На шаг впереди конкурентов

Располагаясь в центре города Минска на площади в 10 гектаров, завод обладает производственными мощностями, кадровым потенциалом, инженерными ресурсами и техническими средствами, позволяющими ремонтировать до 800 единиц подвижного состава в год.

Чтобы выжить в современном мире, надо не просто соответствовать предъявляемым требованиям, но и быть на шаг впереди конкурентов. Поэтому для обновления и развития производственных мощностей на заводе ведется реконструкция. В эксплуатацию вводятся новые и реконструированы действующие производственные объекты, запущена окрасочно-сушильная камера, построен кузовной цех. Всех стратегических мер, предпринимаемых руководством завода и направленных на динамичное развитие и обновление производственных мощностей, увеличение объемов выпускаемой продукции и оказываемых услуг для удовлетворения потребностей Белорус-

ской железной дороги, а также на обновление парка пассажирских вагонов и реализацию продукции отечественного вагоностроения на экспорт, не перечислить.

Неудивительно, что в результате гибкой ценовой политики, целого комплекса мер, проводимых по усовершенствованию работы Минского вагоноремонтного завода, стоимость его ремонта пассажирских вагонов является конкурентоспособной по сравнению с аналогичной продукцией производителей России и Украины. К сказанному следует добавить: вагоны выходят из стен завода оснащенными новейшими системами электрооборудования, отопления, кондиционирования воздуха, информационными табло и многим другим современным оборудованием, обеспечивающим комфорт и безопасность движения. Кроме того, они могут дополнительно

оборудоваться диагностическими автоматизированными системами контроля состояния узлов вагона. Вся продукция сертифицирована и соответствует техническим, санитарным, эргономическим нормам.

Большое внимание на предприятии уделяют природоохранным мероприятиям. К примеру, в эксплуатацию введена линия покрытия деталей порошковыми полимерными красками, что улучшило качество покрытия поверхности деталей вагонов и позволило значительно снизить негативное воздействие технологического процесса на окружающую среду.

Все, что сделано заводом за годы с момента его образования, – это результат кропотливого, ежедневного труда его руководства, инженерно-технического персонала и рабочих. И на достигнутом здесь останавливаться не намерены.

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ  
СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ!**

**От имени коллектива  
ОАО «Минский вагоноремонтный  
завод» примите самые искренние  
поздравления с нашим общим праздником –  
155-летием Белорусской железной дороги!**

*Железнодорожников всегда отличают добросовестное отношение к труду, стремление идти только вперед по пути к совершенствованию, самоотдача и преданность своему делу. Желаем всем вам крепкого здоровья, успехов в работе, бодрости и оптимизма на долгие годы. Пусть все ваши идеи и задумки реализуются, а обстоятельства благоприятствуют осуществлению намеченного.*

*С праздником!*

**Директор  
В.С. АВДЕЙ**



E-mail: VRZ-1@yandex.by • E-mail: marketing\_mvrz@mail.ru • <http://www.mvrz.by/>

Старые фотографии – свидетели истории завода.

**ОАО «БРЕСТСКИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»**

# От Москвы до самых до окраин знают и используют продукцию Брестского ЭТЗ

**ИЗ ИСТОРИИ ПРЕДПРИЯТИЯ**

Завод был спроектирован и построен в рамках комплексной системы автоматизации железнодорожного транспорта СССР. Он был учрежден приказом министра путей сообщения СССР от 21.06.1976 № Г-18669 на базе брестского цеха № 6 Гомельского электротехнического завода и имел узкую специализацию – выпускал стививы. До 1991 года предприятие входило в состав научно-производственного объединения «Союзжелдоравтоматизация» МПС СССР. В 1991–1992 гг. функционально подчинилось Госимущество и Госкомпрому Республики Беларусь. С 1993 по 2000 год находилось в подчинении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В 2001-м Брестский облисполком зарегистрировал в Едином государственном регистре юридических лиц производственное РУП «Брестский электротехнический завод» Белорусской железной дороги.

29 декабря 2010 года администрацией Ленинского района г. Бреста зарегистрировано открытое акционерное общество «Брестский электротехнический завод».

В наши дни Брестский электротехнический завод – единственная организация транспортного комплекса Беларуси, осуществляющая производство аппаратуры железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, систем автотелемеханики подвижного состава.

Среди организаций, осуществляющих выпуск электротехнической продукции, ОАО «Брестский ЭТЗ» уверенно удерживает звание лучшего предприятия Республики Беларусь.

По итогам деятельности в 2013–2014 годах предприятие награждено сертификатом «Лидер отрасли-2014» и медалью «Лидер отрасли-2014». Успехи Брестского ЭТЗ признаны на международном уровне.

Несмотря на то что основным потребителем продукции Брестского электротехнического завода является Белорусская железная дорога, его руководство уделяет большое внимание освоению внешних рынков. География поставок охватывает страны как Европейского союза: Литву, Латвию, Чехию, так и СНГ – Казахстан, Россию, Туркменистан, Узбекистан.

Не секрет, что сегодня мало только произвести хорошую и качественную продукцию. Ее надо еще и успешно продать. Быть в числе лучших, конкурентоспособным, постоянно находится на верхних строчках рейтинга – задача далеко не простая. На Брестском ЭТЗ это понимают прекрасно и активно используют весь доступный комплекс средств маркетинговой деятельности. При этом основной акцент делается на представлении достижений предприятия на специализированных тематических выставках и конференциях.

Эффективное выстраивание взаимоотношений с потребителями и постоянное взаимодействие с ними также позволяют заводу своевременно и качественно удовлетворять их потребности.

Ассортимент выпускаемой продукции, и без того разнообразный, постоянно обновляется. Предприятие изготавливает транспортабельные модули и комплексы электрической централизации, панели питания, модернизированные стививы, кабельросты, шкафы, пульты-табло, табло, аппаратуру тональных рельсовых путей, изделия частотно-диспетчерского контроля, комплекты составных частей для карликовых и мачтовых светофоров, мачтовые светофоры на металлической мачте, трансформаторные ящики, муфты кабельные. По лицензионным соглашениям с ООО «АЖД Прага» завод выпускает микропроцессорные комплексы станций МПС ESA и автоматической автоблокировки АВЕ-1-ВС, а также источники питания UNZ-BC1 и UNZ-BC3.

С учетом предыдущих десятилетий работы Брестским электротехническим освоено производство свыше 600 изделий автоматики и телемеханики для железных дорог, около 400 из которых являются импортозамещающей и энергосберегающей продукцией для Белорусской железной дороги. А это – миллионы сэкономленных для страны и стальной магистрали валютных средств.

Остановиться на достигнутом – значит отстать от требований современного технического прогресса и, как следствие, потерять конкурентоспособность на рынке. Вот поэтому ОАО «Брестский ЭТЗ» уверенно продолжает движение в выбранном направлении деятельности, при этом постоянно развиваясь и совершенствуясь.

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ПАРТНЕРЫ, ДРУЗЬЯ!**

**Коллектив и руководство  
ОАО «Брестский ЭТЗ» сердечно  
поздравляют вас со знаменательной  
датой – 155-летием Белорусской  
железнодорожной!**

*Желаем всем труженикам стальной  
магистрали стабильности, процветания,  
плодотворной работы и новых  
трудовых достижений. Пусть каждый  
день будет для вас успешным,  
а все планы – реализуются!  
Крепкого вам здоровья,  
благополучия, вдохновения,  
оптимизма  
и неиссякаемой  
душевной энергии.  
Счастья, добра  
и мира  
вам и вашему  
близким!*

УНП 200215500

**ОАО «ГОМЕЛЬСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»**
**Страницы истории**

История создания электромеханического завода начинается с приказа Наркомата путей сообщения № 553 ЦЗ от 23 августа 1944 года, после которого на базе бывшего паровозного депо веерного типа были оборудованы мастерские для ремонта оборудования паровозных депо и изготовления для них запчастей.

В пятидесятые годы, после проведенной на заводе реконструкции, в строй были введены механический участок, котельная, трансформаторная подстанция, заводоуправление. Предприятие выпускало фрезы для обточки колесных пар тепловозов, специнструмент и запчасти.

Приказом министра путей сообщения от 29 декабря 1962 № Г35835 дорожные ремонтно-механические мастерские были преобразованы в Гомельский ремонтно-механический завод. Предприятием был освоен выпуск путеподъемника модели ДПП-20Н, удостоенного впоследствии серебряной медали ВДНХ. Расширялась номенклатура капитального ремонта оборудования.

Приказом начальника Белорусской железной дороги № 82-Н от 20.08.1992 г. ремонтно-механический завод был переименован в Гомельский электромеханический. Налаживается выпуск новой продукции – домкратов путейских, вкладышей моторно-осевых подшипников на тепловоз ЧМЭЗ, запчастей из пластмасс и резиновых смесей. Освоен капитальный ремонт замедлителей КВ-3.

## ...И самый главный капитал



ОАО «Гомельский электромеханический завод» всегда является надежным партнером для предприятий Белорусской железной дороги. Хотя продукция, выпускаемая им в наши дни, поставляется не только на Белорусскую железную дорогу, но и на рынки стран СНГ и ЕС.

Сегодня ОАО «Гомельский ЭМЗ» – это многопрофильное предприятие с современным производством, позволяющим качественно выпускать сложное оборудование, комплектующие запчасти и выполнять ремонт применяемой на железной дороге техники.

Одна из главных задач предприятия – освоение и серийный выпуск новых видов продукции, в том числе и такой сложной, как замедлители вагонные универсальные, домкраты тепловозные, установки УДС, виброрыхлители, торцеватели леса, а также их ремонт.

Завод располагает производственными мощностями для переработки пластических масс, резиновых смесей и выпуска запчастей из цветных и черных металлов. Номенклатура производимых изделий, освоенных по заявкам предприятий Белорусской железной дороги и потребителей в странах СНГ и Балтии, составляет более 700 наименований. При этом все они отличаются высоким качеством и надежностью.

День за днем Гомельский электромеханический завод производит оборудование для оснащения локомотивных и вагонных депо, детали и запасные части для ремонта вагонов и локомотивов, детали верхнего строения пути, средства малой механизации для ремонта железнодорожных путей.

Утверждена и в установленные сроки выполняется Программа модернизации производства. Ведется постоянная работа по снижению уровня затрат и повышению рентабельности выпускаемой продукции. Требования рынка и заказчика в политике предприятия являются основополагающими.

Работники завода гордятся его богатой историей. Самый ценный капитал предприятия – коллектив с его огромным опытом работы.

**УВАЖАЕМЫЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ ОТРАСЛИ, ПАРТНЕРЫ!**

**От всего коллектива ОАО «Гомельский  
электромеханический завод» искренне  
поздравляю вас со 155-летием  
Белорусской железной дороги!**

*Результаты труда железнодорожников,  
помноженные на самоотдачу,  
добросовестное и ответственное  
отношение к делу, позволяют развиваться  
многоотраслевой экономике нашей страны  
ускоренными темпами.*

*От всей души желаем всем вам крепкого  
здоровья, семейного благополучия, мира,  
добра, больших успехов  
и новых профессиональных  
достижений!*

**Директор  
С.Е. СКРЕЖЕНДЕВСКИЙ**

**E-mail: emz\_gomel@tut.by**

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

# Признание пришло по праву

## Транспортный университет страны – символ надежности и авторитета

**Белорусский государственный университет транспорта, открытый в октябре 1953 года, – единственное транспортное учреждение высшего образования в Республике Беларусь. Он по праву считается символом надежности и авторитета на протяжении более 60 лет.**



В разные годы БелГУТ (ранее – БИИЖТ) возглавляли известные не только в Беларуси, но и далеко за ее пределами люди: А.А. Петрукович, П.А. Сыцко, П.С. Грунтов, В.П. Ярошевич, В.И. Сенько. В настоящее время университетом руководит Юрий Иванович Кулаженко.

Белорусский государственный университет транспорта входит в состав Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и является кузницей кадровой элиты предприятий транспортного комплекса и промышленности. Здесь идет постоянный поиск новых направлений подготовки специалистов для современных и будущих транспортных технологий, освоения международных транспортных рынков. Профессорско-преподавательский коллектив вуза хранит и развивает отношения с ведущими отечественными и зарубежными вузами, организациями транспортного, промышленного и строительного комплекса. Современные же подходы к обучению обеспечивают высокое качество подготовки специалистов, престиж диплома и востребованность на производстве.

У студентов есть прекрасные возможности заниматься научно-исследовательской, общественной, культурной и спортивной деятельностью. Уже на старших курсах, помимо основной специальности, они могут пройти обучение в Институте повышения квалификации и получить диплом на уровне высшего образования по второй специальности.

В университете подготовка кадров высшей квалификации – аспирантов и докторантов – осуществляется по 10 специальностям. Функционируют два совета по защите докторских и кандидатских диссертаций.

Если говорить о международном признании, то оно в университете определяется высоким уровнем развития зарубежных связей в области научно-технического сотрудничества; заключением внешнеторговых сделок; участием ученых университета в международных выставках, конференциях, симпозиумах; публикацией статей в зарубежных научных журналах; участием зарубежных ученых в проводимых в БелГУТе международных конференциях и симпозиумах. Вузом заключены международные контракты на научно-исследовательские работы с КНР, Украиной, Латвией, Узбекистаном, Казахстаном, Российской Федерацией,

Францией, Швейцарией, Словакией. Его сотрудники публикуются за рубежом в сборниках научных трудов и в научных журналах Нидерландов, Чехии, Великобритании, США, России, Украины, Латвии, Литвы, Азербайджана и других стран. Издаются два международных сборника научных трудов и в самом университете.

Традиционно здесь проводятся международные научно-практические конференции, в которых принимают участие ученые и специалисты из Китая, России, Украины, Казахстана, Литвы, Словении, других стран ближнего и дальнего зарубежья.

Особая гордость – выпускники университета, которые отличаются социально активной гражданской позицией, воспитанностью и культурой. Это талантливые инженеры, ученые, министры, руководители железных дорог, вузов и предприятий, депутаты, бизнесмены... Большинство из них чтут преемственность поколений и на всю жизнь остаются верны студенческой дружбе. Воспитание этих качеств – давняя традиция вуза.

За 64 года своего существования университет стал передовым научно-образовательным центром с развитой инфраструктурой, современным лабораторным оборудованием, библиотекой, спорткомплексом, бассейном и общежитиями, оборудованными точками доступа Wi-Fi. Его инновационная, практико-ориентированная научная база, высококвалифицированный научно-педагогический коллектив, дружное студенческое сообщество позволяют каждому студенту реализовать себя в учебе, творчестве и спорте, воспитать яркие личностные качества.

За минувшие годы в стенах вуза было подготовлено свыше 27 тысяч инженеров, бакалавров и магистров. В настоящее время здесь обучается около 10 тысяч студентов всех форм обучения.

**ДОРОГИЕ НАШИ  
ВЫПУСКНИКИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ,  
МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ!**

**Примите самые искренние поздравления и наилучшие пожелания от профессорско-преподавательского состава и всего коллектива Белорусского государственного университета транспорта в связи с таким славным и замечательным событием –**

**155-летием Белорусской железной дороги!**

*Желаем вам успешной работы, крепкого здоровья, счастья и благополучия!*

**Ректор  
доктор физико-математических наук  
Ю.И. КУЛАЖЕНКО**

## ЗАО «ГОМЕЛЬСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»



# От мастерских до современного завода

## – таков путь Гомельского вагоностроительного

**История одного из старейших промышленных предприятий Беларуси – Гомельского вагоностроительного завода – начинается с 1874 года. Именно тогда, после отмены крепостного права, в России быстрыми темпами начал развиваться капитализм, а вместе с ним и промышленность. Появилась большая потребность не только в железных дорогах, но и в подвижном составе для них, а значит, и базе для его ремонта. Так среди болот и появились гомельские главные ремонтные мастерские Либаво-Роменской железной дороги, которые обеспечивали базу для ремонта всех видов паровозов, пассажирских и грузовых вагонов, обслуживавших железные дороги Северо-Западного края. Акт сдачи их в эксплуатацию был утвержден 5 февраля (18) 1874 года. В то время железнодорожные мастерские были самым крупным предприятием в Гомеле. На нем изначально работало более 600 человек.**

Учитывая изменившуюся специфику производства – переход от ремонта вагонов к их изготовлению, в ноябре 2011 года завод был реорганизован в закрытое акционерное общество «Гомельский вагоностроительный завод». В настоящее время это – высокопрофессиональный, многопрофильный коллектив с многолетним опытом работы и мощной, постоянно совершенствующейся производственной базой.

Основными видами выпускаемой ЗАО «Гомельский ВСЗ» продукции являются деповский ремонт (ДР), капитальные (КР-1 и КР-2) и капитально-восстановительный (КВР) ремонты пассажирских вагонов. С 2008-го завод приступил к выпуску новых пассажирских вагонов, а в 2010-м освоены производство и ремонт специального самоходного подвижного состава – дрезины ДГКу, мотовозов (МПП-4 и МПП-6).

ЗАО «Гомельский ВСЗ» осуществляет ремонт более 150 типов вагонов различного назначения. Это – четырехосные пассажирские вагоны плацкартные, купейные, мягкие, РИЦ, межобластные; вагоны-дефектоскопы: магнитный, ультразвуковой, совмещенный; вагоны-путеизмерители: ЦНИИ-4МДу, КВЛ; лаборатории: дефектоскопная, весоизмерительная, флюорографическая, метрологическая, автоматики и радиосвязи; станции: мостоиспытательная, тоннеле-обследовательная, водонасосная, радиостанция, электростанция и другие; вагоны специального назначения: почтовые, багажные, почтово-багажные, служебные, рестораны, аптеки, клубы, спецбагажные, связи, дизель-электростанция, турные и другие. Причем в процессе ремонта проводится их модернизация, позволяющая существенно улучшить функциональность вагонов, повысить уровень обслуживания пассажиров. В направлении дальнейшего развития вагоностроения проведен большой объем работы по освоению изготовления опытного образца железнодорожного вагона модели 61-779П-Б с дисковым тормозом.

Сегодня ЗАО «Гомельский ВСЗ», которым уже не первый год успешно руководит Игорь Александрович Краснов, соответствует современным требованиям, а его продукция – задачам, предъявляемым к подвижному составу, важнейшими из которых являются повышение скоростного режима, комфортности и безопасности пассажирских пе-

ревозок и сохранность перевозимых грузов.

Завод силен не только своими производственными традициями, но и развитой социальной базой, хорошими условиями для занятий спортом, раскрытия творческих способностей. В организации работает физкультурно-оздоровительный комплекс со спортивным залом, оборудованным для игровых видов спорта, тренажерной комнатой, бильярдной, центром реабилитации. Имеется загородная спортивная база. В заводууправлении есть актовый зал на 340 посадочных мест. В общежитии оборудован зал для проведения занятий танцевального коллектива.

Золотым фондом предприятия, носителями бесценного опыта для адаптации молодежи, которая приходит на предприятие из техникумов и вузов, является общественная ветеранская организация, насчитывающая в своих рядах более 900 человек и являющаяся мощной воспитательной силой. Координирующую роль осуществляет совет ветеранов.

На Гомельском ВСЗ по праву гордятся трудовыми династиями – их здесь насчитывается 29. Основоположники большинства из них пришли сюда работать в 1874 году, со дня основания завода. Их праправнуки трудятся на этом старейшем промышленном предприятии по сей день.

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ  
И ВETERАНЫ БЕЛОРУССКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!**

**Коллектив ЗАО «Гомельский вагоностроительный завод» от всей души поздравляет вас с большим событием –**

**155-летием Белорусской железной дороги!**

*Желаем вам крепкого здоровья, счастья в личной жизни, новых трудовых успехов на благо нашей родной Беларуси!*

**Директор И. А. КРАСНОВ**

E-mail: [gomelskivsz@mail.gomel.by](mailto:gomelskivsz@mail.gomel.by), [omom2008@mail.ru](mailto:omom2008@mail.ru)  
[www.vsz.gomel.by](http://www.vsz.gomel.by)

УНП 400069471



## ОАО «БОРИСОВСКИЙ ШПАЛОПРОПИТОЧНЫЙ ЗАВОД»

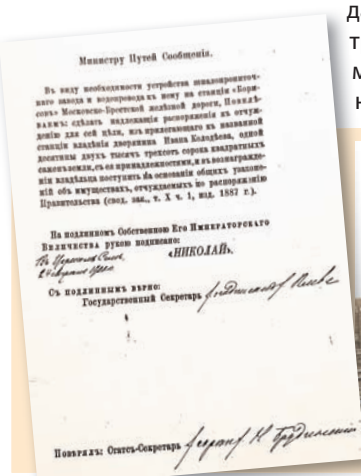
Сделано  
в Борисове!

**История ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод» неразрывно связана с историей развития железной дороги на территории Беларуси. Уже в 1871 году в 5 км юго-восточнее Борисова, который в ту пору располагался лишь на левом берегу Березины, построили железнодорожную станцию, а 16 (28) ноября через нее прошел первый грузопассажирский поезд в направлении Минска. Так началось регулярное железнодорожное движение.**

E-mail: [info@shpala.by](mailto:info@shpala.by)  
[www.shpala.by](http://www.shpala.by)

Для строительства стальных магистралей требовалось большое количество шпал. Из владения дворянина Ивана Колодеева для устройства шпалопропиточного завода и водопровода решено было «занять землю с ее принадлежностями в количестве четырех тысяч семисот сорока квадратных сажень, прилегающую к станционной территории». На строительство выделили деньги, и в период с 1900 по 1902 год на месте болота был построен Борисовский шпалопропиточный завод. Его территория составляла чуть больше двух гектаров с двумя путями: № 37 «Погрузочный» и № 38 «Заводской».

Оборудование пропиточных процессов было простым, практически кустарным, поэтому выпуск продукции был незначительным. Древесину пропитывали дегтярным химическим раствором. Из архивных данных следует, что в 1899 году на передвижной установке в Борисове трудилось 22 рабочих и двое служащих, работала паровая машина мощностью 15 лошадиных сил, а продукции было изготовлено на 22 тысячи рублей.



Шли годы. Наступило время СССР, потом Беларусь стала независимым государством. Шпалопропиточный завод постоянно развивался. Сегодня это единственное в Беларуси предприятие, использующее самую современную технологию пропитки древесины высокоэффективными защитными средствами и располагающее всем необходимым новейшим оборудованием. Сегодня, учитывая заявки, поступающие от предприятий и организаций не только Беларуси, но и других стран, ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод» пропитывает до 500 тысяч шпал ежегодно. Проектная мощность позволяет пропитывать до 1 млн шпал в год.



**УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ МАГИСТРАЛИ, ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**От имени руководства и коллектива ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод» сердечно поздравляю вас с нашим славным праздником – 155-летием Белорусской железной дороги!**

В основе успешной работы железнодорожников лежит высокий профессионализм, ответственность, слаженность действий всех подразделений сложнейшей транспортной системы, обеспечивающей надежные грузовые и безопасные пассажирские перевозки по республике и за ее пределами. Желаем всем труженикам Белорусской железной дороги доброго здоровья, счастья, благополучия, новых трудовых свершений!

Директор  
А.И. ПАШКЕЕВ

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ РЕСПУБЛИКАНСКОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
«БЕЛТРАНСАВТОМАТИКА» БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

**Апрель 1949 года.** На станцию Муром со станции Сергач и четвертого строительного участка со станции Конаш прибывают подразделения первого строительного участка треста «Трансигналстрой», которые объединяют в Муромский строительно-монтажный участок.

**1951 год.** СМУ передислоцируется в Можайск, в 1953-м – в Смоленск, где становится I Смоленским строительным участком.

**1955 год.** Предприятие переводится в Минск и в 1961-м переименовывается в специализированное управление № 672 треста «Трансигналстрой».

**2000 год.** СМРУП «Белтрансавтоматика» Белорусской железной дороги получило свое нынешнее название.

Работать спустя рукава – значит обречь предприятие на провал. В «Белтрансавтоматике» это понимают и на месте не стоят, ежегодно наращивая объемы строительно-монтажных работ. Да и как может быть по-другому, если коллектив обладает необходимым опытом работы, приобретена современная производительная строительная техника, освоены новые виды работ и строительство волоконно-оптических линий связи.

В 2014 году «Белтрансавтоматика» принимала участие в строительстве таких сложных объектов, как «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи», «Автоблокировка на участке Осиповичи – Жлобин» (2-я и 3-я очереди), «Микропроцессорная централизация (МПЦ) Жлобинского узла» (1-я и 2-я очереди). Сдан в эксплуатацию объект «Автоблокировка на участке Осиповичи – Жлобин. 1-я очередь».

Усилия коллектива не остались незамеченными – предприятие было удостоено почетного звания «Лидер отрасли-2014»: девятое место в топ-100 (золото) рейтинга предприятий, осуществляющих строительство инженерных сооружений.

Еще одним подтверждением того, что коллективу СМРУП «Белтрансавтоматика» по плечу самые сложные задачи, стало его непосредственное участие в электрификации участка железнодорожного пути от станции Осиповичи до станции Жлобин, заказчиком которого выступила Белорусская железная дорога, а генеральным подрядчиком

– китайская компания CUEC, обеспечивающая финансирование объекта. На участке Гомель – Жлобин специалисты предприятия занимались модернизацией устройств автоблокировки и электрификацией.

Работники «Белтрансавтоматики» были заняты и на первой, второй и третьей очередях строительства микропроцессорных централизаций Жлобинского узла, строительств устройств безопасности движения поездов в Минском метрополитене. А также на электрификации участка Молодечно – Гудогай – госграница Республики Беларусь с Литовской Республикой. Здесь на отрезке протяженностью 84 км было установлено более 3 тысяч опор контактной сети, а также выполнен большой объем работ по созданию необходимой инфраструктуры и проведен комплекс мероприятий по модернизации устройств железнодорожной автоматики и связи.

С момента своего образования СМРУП «Белтрансавтоматика» является ведущей организацией по строительству устройств безопасности движения поездов на Белорусской железной дороге и в Минском метрополитене. Этому способствуют наличие высококвалифицированных кадров, профессионалов своего дела, и колоссальный опыт, накопленный коллективом.

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ВЕТЕРАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**Поздравляем вас с замечательным событием в жизни всего коллектива магистральной – 155-летием Белорусской железной дороги!**

Желаем всем вам крепкого здоровья, семейного благополучия, душевного равновесия, достатка, мира и добра, новых профессиональных достижений и плодотворной работы на благо нашей стальной магистрали. Пусть в ваших домах всегда будет тепло и уютно!

От имени коллектива СМРУП «БТА» директор  
Н.Н. МАКСИМЕНКО



Становление предприятия шло во времена Советского Союза.



# НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ



**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**От имени руководства и всего коллектива  
ОАО «Дорстроймонтажтрест» поздравляю  
вас с нашим столь значимым событием – 155-летием  
Белорусской железной дороги!**

*В основе успешной работы железнодорожников – высокий профессионализм, ответственность, слаженность действий всех подразделений сложнейшей транспортной системы, обеспечивающей надежные грузовые и безопасные пассажирские перевозки по республике и за ее пределами.*

*Желаю всему коллективу Белорусской железной дороги новых трудовых свершений, а каждому ее труженику – здоровья, счастья и благополучия!*

Генеральный директор  
**В.М. КАКОРА**



E-mail: [dst@sml.by](mailto:dst@sml.by)



открытое акционерное общество  
**«ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ №3»**

**УВАЖАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ И РАБОТНИКИ  
МОГИЛЕВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!**

**Коллектив открытого акционерного общества  
«Дорожно-строительный трест № 3» искренне  
поздравляет вас со значимым событием –  
155-летием со дня образования БЖД!**

Страницы трудовой биографии нашей стальной магистрали пишутся замечательными людьми, избравшими особенную жизненную дорогу – железную – и славящими свои коллективы ответственным трудом.

Юбилейная дата – хорошая возможность подвести определенный итог проделанной работы, когда можно с гордостью оглянуться назад, разделить с коллегами радость достигнутых результатов и верстать планы на будущее.

Примите самые наилучшие пожелания яркого праздника, насыщенных будней и новых производственных достижений! Мы высоко ценим наше крепкое многолетнее деловое сотрудничество, основанное на взаимном уважении, поддержке, понимании и доброжелательности.

Уверены, ваш многочисленный коллектив и впредь будет высоко нести почетное знамя своей благородной профессии и гарантиями тому – мастерство, опыт, постоянный поиск нового и полная отдача энергии и сил своему делу.

Пусть в вашем большом и надежном коллективе всегда царит атмосфера вдохновения и сплоченности, хорошее рабочее настроение способствует новым успехам. Искренние пожелания дальнейшего развития и процветания!

Крепкого здоровья, мира, добра, простых человеческих радостей – всем работникам предприятия. Счастья, взаимопонимания и благополучия в каждом доме!

Генеральный директор  
**Г.С. ТИМОФЕЕВ**  
УНП 700049607



## ЖАБИНКОВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ РУП «БРЕСТСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

### Страницы истории

В декабре 1939 года образована Брест-Литовская железная дорога. На основании приказа Народного комиссариата путей сообщения была организована 4-я Жабинковская дистанция пути. Ее название затем несколько раз менялось, равно как и территория обслуживания. Однако неизменным оставалось добросовестное отношение работников к содержанию пути. В 1978 году базу дистанции перенесли в Жабинку, где она располагается и сегодня.

Рост грузопотока и увеличение скорости движения поездов требовали серьезной реконструкции инфраструктуры обслуживаемых участков. Основное внимание уделялось усилению верхнего строения пути, укладке рельсошпальной решетки Р-65 на железобетонных шпалах КБ. Уже в шестидесятых годах прошлого столетия жабинковские путейцы одними из первых начали укладывать бесстыковой путь. Коллектив постоянно добивался высоких результатов.

На предприятии большое внимание уделяли не только новым технологиям ремонта пути, но и содержанию полосы отвода, строительству посадочных платформ, улучшению бытовых условий работников. В 1993 году произошло укрупнение дистанции: на 51 км увеличилась протяженность путей в связи с присоединением участка Лунинец – Пинск.

За 75 лет у предприятия сменилось восемь руководителей. С 2012 года коллектив возглавляет Дмитрий Белян.



**Дистанция охватывает 10 районов Брестской области: Барановичский, Ивацевичский, Березовский, Пружанский, Кобринский, Жабинковский, Лунинецкий, Пинский, Ивановский и Дрогичинский. Общая развернутая длина путей, которые обслуживает предприятие, составляет 761,2 км. В коллективе трудятся 602 человека.**

**По итогам производственной деятельности за прошедший период 2017 года дистанция – в числе лучших подразделений отделения. И, наконец, она является единственной в Беларуси, где заместителем начальника работает женщина – Татьяна Былинская, которая в родном коллективе начинала монтером пути.**

То, что железная дорога – это четкий, практически военный механизм с неукоснительно соблюдаемым порядком, является фактом очевидным. Мы привыкли к тому, что каждый день десятки поездов без опозданий прибывают на станции назначения. Но нечасто задумываемся, как и каким образом это достигается, сколько людей над этим трудится. Свой вклад в четкое функционирование сложного механизма под названием «Белорусская железная дорога» вносит и коллектив Жабинковской дистанции пути РУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги».

Содержание пути таким образом, чтобы движение поездов происходило без перебоев, с необходимой скоростью и безопасно – вот главная цель жабинковских путейцев. А основная профессия в подразделении – монтер пути. Большая половина коллектива, а это 320 человек, – представители именно этой профессии. Профессии, надо сказать, почти героической. Потому что от людей требуются не только ответственность, внимательность и педантичность, но и готовность работать в любую погоду: в дождь, ветер, снег, жару. Мелкие ремонтные работы выполняются без перерыва в курсировании поездов. Для проведения крупных приходится запрашивать так называемые «окна» – промежуток времени, когда по нужному участку пути прекращается следование составов.

## Профессионалы

**Если говорить о Жабинковской дистанции пути, то слова «самая», «единственная» и «лучшая» будут перемежаться текст очень часто. Итак, начнем: Жабинковская дистанция пути – одна из крупнейших на территории страны.**

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ!**

**За 155 лет  
своего существования  
Белорусская железная дорога  
стала символом надежности,  
постоянного движения вперед  
и стремления к развитию,  
а профессия железнодорожника  
и по сей день остается самой востребованной  
и почетной в нашей стране.**

*Особую благодарность за добросовестный труд  
выражаю труженикам дистанции, низкий поклон  
за все сделанное – нашим ветеранам, доблестный  
труд которых и преданность  
делу служат примером для подражания.  
Отдельную признательность – семьям  
железнодорожников за терпение,  
понимание и любовь.  
Желаю всем счастья, семейного  
благополучия, успехов в делах  
и чувства профессионального  
удовлетворения!*

Начальник  
**Д.В. БЕЛЯН**

# НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ



## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

Коллектив РУП «Могилевавтодор» тепло и сердечно поздравляет вас со знаменательной датой – 155-летием образования Белорусской железной дороги – и выражает вам свою благодарность и признательность за плодотворное сотрудничество, основанное на принципах взаимного интереса и уважения.

История Белорусской железной дороги неотрывно связана с историей страны. И поэтому настоящее и будущее нашей республики невозможно без эффективной работы железнодорожного транспорта, слаженного и самоотверженного труда тысяч высококвалифицированных специалистов, которые ежедневно трудятся над приумножением железнодорожных традиций. Вы обеспечиваете надежное и бесперебойное функционирование национальной системы грузо- и пассажироперевозок, способствуете формированию устойчивых межрегиональных связей, укреплению деловых, культурных и дружественных отношений.

Сегодня Белорусская железная дорога является мощным транспортным комплексом с большим техническим и интеллектуальным потенциалом. А опыт и традиции, накопленные поколениями железнодорожников, позволят успешно решить все задачи, поставленные перед вами. Ваш профессионализм, энергия, верность делу – надежная гарантия того, что эти задачи будут успешно выполнены!

Желаем всем работникам стальной магистрали процветания, стабильности, больших трудовых успехов, крепкого здоровья, праздничного настроения, семейного тепла и благополучия!

УНП 700437908

Генеральный директор А.И. ЛОПАТИН

## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ВETERАНЫ!

От имени коллектива КУП «Могилевоблдорстрой» разрешите горячо и сердечно поздравить всех вас – тех, кто несет нелегкую трудовую вахту на стальных магистралях страны – со 155-летием со дня образования БЖД!

Работниками дороги пройден колоссальный исторический путь от небольшой железнодорожной линии до современного передового объединения по перевозке пассажиров и грузов, без услуг которого не обходится сегодня, пожалуй, ни одна отрасль экономики государства. От качества вашей работы в немалой степени зависит социально-экономическое развитие республики в целом.

Благодаря труженикам стальной магистрали, их созидательной энергии, энтузиазму возникают новые маршруты, развивается инфраструктура, модернизируется подвижной состав, увеличивается скорость движения, повышается качество обслуживания, из поколения в поколение сохраняются и передаются традиции.

У железнодорожного транспорта Беларуси – огромное будущее, и ваш труд всегда будет соответствовать самым высоким требованиям времени.

Нас, дорожников, всегда восхищала ваша оперативность и четкость доставки к месту назначения стройматериалов и техники. И мы искренне благодарны всем железнодорожникам за взаимопонимание и своевременную помощь. От всей души желаем вам и вашим близким счастья, благополучия, крепкого здоровья! Мы уверены: ваш высокий профессионализм, целеустремленность, твердая дисциплина, богатый опыт и самоотдача станут залогом дальнейших производственных успехов и достижений.

Пусть в ваших коллективах и семьях царят атмосфера взаимопомощи и доброжелательности, мир и согласие, благополучие и достаток, а каждому из вас сопутствует удача!

Генеральный директор С.Н. МАСЛОВ

УНП 700183484



Экспедирование по железным дорогам стран СНГ и Балтии

Тел./факс: +375 17 277-60-88  
+375 17 392-00-09  
expedicia@avantrail.com



## УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ И ВETERАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

Сердечно поздравляем вас с большим событием – 155-летием Белорусской железной дороги!

Этот праздник отмечают представители самых разных специальностей: машинисты и рабочие, строители и ремонтники, инженеры и диспетчеры – все, кто трудится в железнодорожной сфере и приумножает замечательные традиции, заложенные многими поколениями предшественников.

Ежедневная круглосуточная работа железнодорожников способствует динамичному развитию экономики, укреплению межрегиональных и международных связей, успешному решению масштабных социальных задач.

Примите наши самые искренние поздравления с профессиональным праздником! Желаем вам безаварийных поездов, благодарных пассажиров, социальной стабильности, развития и процветания!

Коллектив ООО «АвантРейл»

УНП 191304775



ООО  
«БЕЛКАЗТРАНС»  
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ  
ПРЕДПРИЯТИЕ

**УВАЖАЕМЫЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ,  
ВETERАНЫ БЕЛОРУССКОЙ  
МАГИСТРАЛИ, ПАРТНЕРЫ!**

**Руководство и коллектив  
ООО «БЕЛКАЗТРАНС» сердечно поздравляют  
вас со славным праздником – 155-летием  
Белорусской железной дороги!**

Наша стальная магистраль развивается и совершенствуется быстрыми темпами благодаря высокому профессионализму и самоотдаче всех трудовых коллективов железнодорожников, которые с гордостью хранят и приумножают славные традиции, заложенные многими поколениями предшественников. Желаем Белорусской железной дороге процветания, стабильных объемов работы, а каждому из вас – здоровья, семейного счастья, взаимопонимания, мира и благополучия!

**Директор В.А. МАКАРЕНКО**

Компания была основана в октябре 2010 года для обеспечения транспортного коридора между Беларусью и Казахстаном. В настоящее время является одним из наиболее крупных перевозчиков энергоносителей из стран СНГ в ближнее и дальнее зарубежье. Оказывает услуги по транспортной логистике в сфере перевозок железнодорожным транспортом по территории стран СНГ и Балтии, а также в порты Черноморского бассейна.

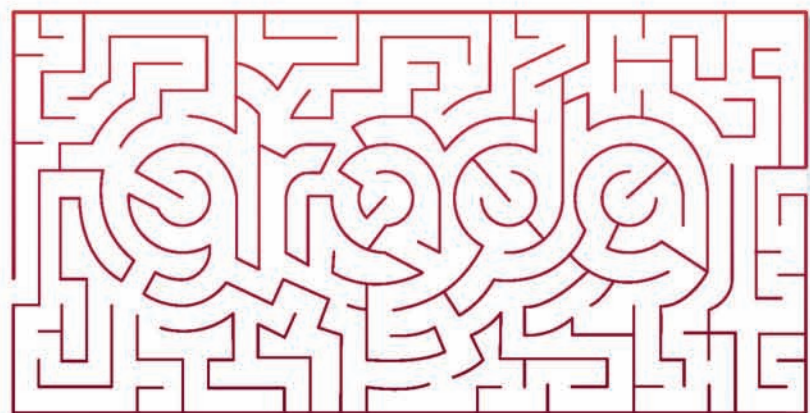
На рынке транспортных услуг Республики Беларусь и за ее пределами компания зарекомендовала себя наилучшим образом. Партнерские отношения с экспедиторскими организациями, перевозчиками, таможенными и другими структурами позволяют оптимизировать транспортную составляющую перевозки всей номенклатуры грузов в разные страны мира.

Компания «БелКазТранс» в полной мере обеспечивает качественный, надежный и своевременный сервис, соответствующий международным стандартам и требованиям клиентов в области экспедирования.

УНП 191434523

**E-mail: BELKAZTRANS@yandex.ru**

**grada**  
LOGISTIC



Мы выведем Вас  
из любого лабиринта

**Gradalogistic** — это полный комплекс логистических услуг, обширная сеть партнеров, все ради одной цели — Вашего спокойствия за Ваш груз.

**Миссия группы компаний Gradalogistic** — создавать конкурентные преимущества в бизнесе своих клиентов, стремясь к совершенству в решении логистических задач любой сложности.

Иностранное транспортное унитарное предприятие «Градалогистик» (г. Минск) на рынке транспортно-экспедиционных услуг — с 2003 года. Входит в группу компаний Gradalogistic, которые осуществляют свою деятельность в Республике Беларусь (г. Минск), Республике Молдова (г. Кишинев) и в Украине (г. Одесса).

Группа компаний Gradalogistic оказывает услуги по транспортной логистике в сфере перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также контейнерных перевозок по территории стран СНГ, Закавказья, Средней Азии и Китая, перевозки в смешанном сообщении через порты стран Европейского союза, включая страны Балтии, порты Черноморского и Средиземноморского бассейнов. Услуги по предоставлению в пользование универсального и специализированного подвижного состава являются дополнительным направлением деятельности компании.

Предприятия Gradalogistic работают по прямым договорам с администрациями железных дорог Республики Беларусь, Литвы, Латвии, Молдовы, Украины, Румынии. Партнерские отношения с экспедиторскими организациями, перевозчиками, таможенными службами и другими структурами позволяют нам оптимизировать транспортную составляющую перевозки грузов в различные страны мира.

пр-т Независимости, 11, корп. 2, оф. 515,  
220030, г. Минск, Республика Беларусь  
Тел.: +375 (17) 306 08 44/22  
Факс: +375 (17) 306 08 22  
office@gradalogistic.by  
www.gradalogistic.com

**УВАЖАЕМЫЕ  
КОЛЛЕГИ –  
ТРУЖЕНИКИ  
БЕЛОРУССКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОЙ  
ДОРОГИ,  
ВETERАНЫ!**

*Примите самые  
сердечные  
и искренние  
поздравления  
в связи со столь  
значимым для всех  
железнодорожников  
событием – 155-летием  
Белорусской  
железной дороги!*

*Пусть главной наградой за  
ваш самоотверженный  
труд будут образцовый  
порядок на стальных  
магистралях, финансовая  
стабильность коллективов  
и твердая уверенность в  
завтрашнем дне.*

*Крепкого вам здоровья,  
благополучия и дальнейшей  
плодотворной работы на  
благо родной Беларуси!*

От имени коллектива  
иностранного унитарного  
предприятия «Градалогистик»  
директор Г.Л. СОКОЛОВА



# НАШЕЙ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ – 155 ЛЕТ

## Уважаемые работники железнодорожного транспорта!

От имени коллектива Минского завода колесных тягачей рад поздравить всех работников Белорусской железной дороги со 155-летием со дня ее образования и наступающим Новым годом.

Сердечно поздравляю вас со знаменательным праздником! Железные дороги по праву считаются основными транспортными артериями страны, от успешной работы которых зависят не только безопасность и комфорт пассажиров, но и поступательное развитие всех отраслей народного хозяйства.

Дорогие железнодорожники! Вы избрали особенную жизненную дорогу – железную, и ваш труд будет востребован всегда. Ваши созидательная энергия и энтузиазм создают новые маршруты, модернизируют подвижной состав, обновляют вокзалы и депо, совершенствуют уровень обслуживания пассажиров. Спасибо вам за преданность своему делу, которое требует большой ответственности, дисциплины, а подчас и мужества.

Желаю вам гладких путей и высоких скоростей. И пусть зеленый свет семафора сопутствует любым вашим начинаниям. Крепкого здоровья, благополучия и семейного счастья! Пусть успешно реализуются все намеченные вами планы.

УНП 100534485

Генеральный директор ОАО «МЗКТ» И.Л. ЛЕТОВ

## ИСКРЕННЕ ПОЗДРАВЛЯЕМ КОЛЛЕКТИВ И РУКОВОДСТВО БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С ЮБИЛЕЕМ!

**155-летие белорусской стальной магистрали – это общий праздник всех, кто трудится на дороге и кто работает с ней в тесном сотрудничестве.**

Железная дорога была и остается важнейшим звеном транспортной инфраструктуры нашей страны. Железнодорожники несут огромную ответственность за развитие экономики, укрепление безопасности государства, надежную доставку пассажиров и грузов.

Мы гордимся вашей славной историей, богатыми традициями, современными достижениями.

Выражаем глубочайшую признательность всем труженикам магистрали, кто отдает свои силы, накопленный опыт, знания поступательному развитию железнодорожной отрасли. Желаем дальнейшего процветания делу, которому вы посвятили жизнь, реализации всех намеченных планов, новых профессиональных достижений, здоровья, стабильности и благополучия!

Благодарим наших деловых партнеров за плодотворное и стабильное сотрудничество. Вместе нам предстоит решить еще много важных задач.

УНП 200150605

От имени коллектива ОАО «Барановичский завод запасных частей «АВТАКО» директор Б.М. ПОТЕЙКО

## УВАЖАЕМЫЕ РУКОВОДИТЕЛИ И СОТРУДНИКИ, ВЕТЕРАНЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!

Коллектив Могилевского филиала Троллейбусный парк № 1 ОАО «Могилевоблавтопранс» сердечно поздравляет вас со знаменательной датой – 155-летием со дня образования Белорусской железной дороги!

Позвольте высказать слова благодарности всем железнодорожникам, прилагающим усилия для динамичного и перспективного развития белорусской магистрали.

Благодаря высокому профессионализму и целеустремленности ее работников, которые с гордостью хранят и приумножают знатные традиции, заложенные многими поколениями своих предшественников, она только крепнет.

Глубочайшая признательность – всем, кто отдает свои силы, знания и опыт Белорусской железной дороге.

Желаем всем труженикам нашей стальной магистрали стабильности, процветания, плодотворной работы и новых трудовых достижений.

Крепкого вам здоровья, долгих лет жизни, счастья, мира и добра!



Директор С.В. МОНАСТЫРЕНКО

УНП 701484045

## ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ! УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

Примите самые искренние поздравления по случаю 155-летия Белорусской железной дороги от коллектива локомотивного депо Орша имени К.С. Заслонова.

Железнодорожник – одна из самых уважаемых и почетных профессий в нашей стране. Нити стальных магистралей соединяют и сближают регионы и живущих в них людей. Грузоотправители доверяют нам огромные материальные ценности, пассажиры вверяют нам свои жизни. Мы просто не имеем права на недисциплинированность, халатность, безответственность.

Железная дорога ведет нас по жизни, формирует характер, накладывает отпечаток на наши судьбы. Пожалуй, не найдешь среди железнодорожников того, кто бы не испытывал чувства гордости за свою принадлежность к великой армии тружеников стальных магистралей. Результат нашей четкой, слаженной работы, высокого профессионализма, преданности делу – достижения и успехи Белорусской железной дороги.

Хочу высказать слова огромной благодарности всем, кто выбрал эту трудную, ответственную и такую нужную людям профессию. Желаю всем труженикам магистрали новых успехов в обеспечении стабильной и безопасной работы железнодорожного транспорта, а во всех начинаниях – только зеленого сигнала светофора.

**СЧАСТЬЯ, ЗДОРОВЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И УДАЧИ ВАМ И ВАШИМ БЛИЗКИМ!**

Начальник В.В. ШУЛЬГА

УНП 300053873

## УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ТРУЖЕНИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» И ВИТЕБСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ!

Коллектив РУП «Витебскавтодор» сердечно поздравляет вас со 155-летием образования БЖД!

Вы прокладываете стальные магистрали, совершенствуя год от года их обслуживание, модернизируете подвижной состав, с комфортом и без задержек перевозите пассажиров, четко и своевременно доставляя грузы. Партнерство с вами не дает сбоев. Ваши обязательность, деловитость и профессионализм вызывают уважение.

Желаем и впредь работать эффективно и созидательно на укрепление достигнутого авторитета, стремиться к завоеванию новых вершин, достойно продолжая солидную историю отрасли!

Здоровья, личного счастья, семейного благополучия каждому работнику БЖД, удачи во всех делах и начинаниях!

УНП 300052165

Генеральный директор А.А. КОНОПЛИЧ



## ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ – 155-ЛЕТИЕМ ОБРАЗОВАНИЯ БЖД – ТРУЖЕНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА», В ТОМ ЧИСЛЕ ВИТЕБСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ В ЛИЦЕ НАЧАЛЬНИКА АЛЕКСЕЯ ЕВГЕНЬЕВИЧА БУЛКИНА!

Вы – повелители рельс и шпал, настоящие профессионалы, круглосуточно обеспечивающие безопасность, точную и своевременную доставку пассажиров и грузов. Желаем вам, уважаемые партнеры, не останавливаться на достигнутом как в плане совершенствования стальной сети, во всех направлениях пересекающей Беларусь, так и в части постоянного улучшения подвижного состава.

Годы, а возраст ваш солидный, мелькают, как поезда. Пусть они увозят вдаль невзгоды и горести, оставляя взамен только все самое доброе, светлое, теплое. Пускай дом каждого из вас всегда будет полной чашей, солнце радостно освещает любой полустанок, а ветры перемен несут лишь счастье. Удачи вам и здоровья! От имени коллектива ОАО «ДСТ № 1, г. Витебск» генеральный директор О.В. КАПЦЕВИЧ

УНП 3000000398

## УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»!

Коллектив республиканского унитарного предприятия автомобильных дорог «Бреставтодор» искренне поздравляет всех железнодорожников со 155-летним юбилеем со дня образования БЖД!

За этот период вами проложены тысячи километров магистралей, соединяющих города нашей страны. Благодаря вам пассажирские и товарные поезда ходят по своему маршруту в полной безопасности. Вы настоящие профессионалы, а главное – надежные партнеры.

Желаем вам успехов и процветания, крепкого здоровья, благополучия и удачи во всех делах!

Генеральный директор М.И. НЕПОЧЕЛОВИЧ

УНП 200668674

# Нет ничего красивее

Так думал в детстве, глядя на локомотивы, начальник станции Луполово Могилевского отделения Белорусской железной дороги Николай ЛАБКОВ. Так думает он и сейчас.



Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Более 40 лет своей жизни проработал он на железной дороге. Любовь к «железке» у него еще с детства – больше всего любил погостить у родственников, которые жили недалеко от станции Орша-Западная.

– Не мог просто глаз оторвать от локомотивов и паровозов, они казались мне такими красивыми и величественными, – вспоминает Николай Игнатьевич. – Мечтал скорее вырасти и стать машинистом.

И хоть машинистом он не стал, жизнь свою навсегда связал с железной дорогой. В 1971 году после окончания школы в родных Княжицах Лабков поступил в Оршанский техникум железнодорожного транспорта.

Быстро пролетели четыре года учебы. После вручения дипломов – домой на побывку: дали три дня перед службой в армии. Из всех выпускников техникума выбрали 30 человек: одна половина уехала на строительство Байкало-Амурской магистрали, которая была объявлена всесоюзной ударной комсомольской стройкой, другая – в Монголию. Туда же отправился и Николай Лабков.

В стране голубого неба, именно так называют Монголию, он служил в железнодорожных войсках. Здесь в семидесятых годах советским военным предстояло выполнить, по существу, стратегическую задачу – усилить пропускную способность Улан-Баторской железной дороги. Между Монголией и СССР в те годы активно развивались двусторонние экономические отношения, строился крупнейший в Азии медно-молибденовый комбинат в Эрдэнэте. К нему железнодорожникам необходимо было проложить подъездной путь, а это было ни много ни мало 170 км. Строительство шло рекордными темпами, несмотря на то что на пути возникали скалы, то многочисленными реками.

Когда Николай Лабков и его однокурсники прибыли в Монголию, железная дорога до Эрдэнэта уже возводилась. Вчерашних выпускников разбросали дежурными и начальниками по многочисленным станциям. Мой собеседник сначала был начальником станции на 132-м километре, потом – на 142-м, а за-

тем возглавил крупную станцию Эрдэнэт, которую только-только построили.

– После учебы сразу сложно было работать, но мы понимали, какая ответственность лежит на наших плечах, – говорит Николай Игнатьевич. – И если на маленьких станциях в распоряжении было три-четыре пути, то в Эрдэнэте – гораздо больше. Велась масштабная стройка, рос город, возводился крупный завод – вагоны шли нескончаемым потоком.

Самое яркое впечатление Николая Лабкова о службе в Монголии – открытие станции Эрдэнэт. Сюда из Москвы прибыл литерный поезд (так условно называют поезда высокой важности, перевозящие ценные грузы или весьма именитых персон. – М. Л.), который привез высокое начальство. Прибыл и первый секретарь Центрального комитета Монгольской народно-революционной партии.

Когда срок службы закончился, Лабков засобирался домой, в Беларусь. Начальник тамошнего отделения железной дороги уговаривал остаться, предлагал хорошую должность и жилье. Но тоска по родине оказалась сильнее...

В августе 1977-го мой собеседник уже работал дежурным по станции Заднепровская Могилевского отделения Белорусской железной дороги. Через полгода его перевели на станцию Луполово, которую он возглавил в 1986 году.

– 6 декабря минуло уже 31 год, как я руковожу этой станцией, – отмечает Ни-

## В дополнение к теме

По объему и характеру выполняемых операций Луполово относится к станциям третьего класса и входит в состав объединенной станции Могилев. На станции – 10 путей, среди которых есть приемо-отправочные, выгрузочный и путь для временной стоянки вагонов с опасным грузом. Кроме того, к Луполово примыкает два десятка действующих подъездных путей. Среди основных клиентов – заводы лифтового машиностроения, железобетонных изделий, вагоно- и автомобилестроения, ОАО «Могилевский мясокомбинат», ОАО «Бабушкина крынка», местные дорожные и ремонтно-строительные организации и другие.

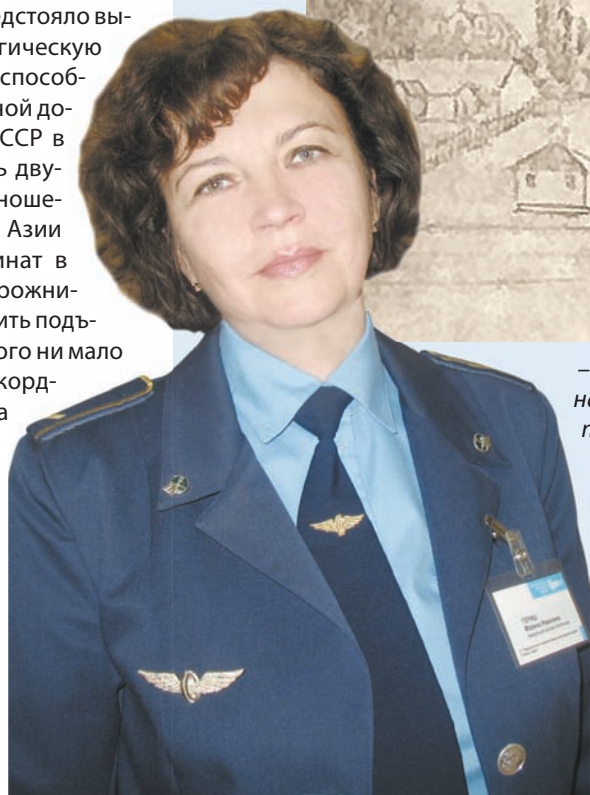
колай Игнатьевич. – Здесь вся моя жизнь. Я и жену тут встретил. Валентина работала дежурной по станции, сейчас она уже на пенсии.

На заслуженный отдых собирается и сам Лабков – 7 декабря ему исполнился 61 год. Ждет преемника и надеется, что и в дальнейшем коллектив Луполово будет работать так же дружно и слаженно, как и раньше. Ведь здесь не только праздники вместе отмечают, но и горести делят пополам.

Такой подход замечен и в работе. Станция всегда была в числе передовых. Частенько коллективу за заслуги передавали Красное знамя Могилевского отделения железной дороги. Не оставались без внимания и работники. У Лабкова хранится много грамот и благодарностей, самая ценная – за подписью начальника Белорусской железной дороги.

– Более 40 лет тружусь на стальной магистрали, и мне приятно видеть, как она развивается: внедряются новые технологии, приходят молодые специалисты. Уверен, впереди у Белорусской железной дороги еще много славных страниц, – убежден Николай Игнатьевич.

На этой гравюре Наполеона Орды – станция Гродно середины XIX века.



– Радостно осознавать и в то же время трудно представить, скольким людям помогла железная дорога за свою 155-летнюю историю. Горжусь тем, что причастна к этому процессу. Мой трудовой путь начался в 1989 году, когда я пришла на Гродненский железнодорожный вокзал билетным кассиром. Пассажиропоток здесь всегда достаточно большой, но каких-либо трудностей это не доставляло. Всегда сосредоточиваешься на диалоге с каждым пассажиром. И когда знаешь все о льготных категориях, где требуется задать наводящие вопросы, как правильно оформить проездные документы, то все идет в спокойном ритме. И пассажир доволен, и ты.

Коллектив у нас замечательный. Рядом со мной трудятся очень отзывчивые люди, в помощи никто не отказывает. Работала я в справочном бюро, группе учета, старшим билетным кассиром и вот с марта 2017-го стала заведующей билетными кассами. Сейчас под моим началом трудится 24 человека: билетные кассиры, дежурные по выдаче справок. Требования к ним просты. Это – дисциплина, уважительное отношение к пассажирам, предоставление человеку полной информации по его запросу, обслуживание четкое, быстрое, вежливое, с улыбкой. Важно, чтобы каждый пассажир, а, к примеру, в октябре на железнодорожном вокзале в Гродно было оформлено 88 тысяч 295 человек, чувствовал, что к нему относятся с заботой и всегда помогут.

Марина ГЕРИШ, заведующая кассами билетными железнодорожного вокзала объединенной станции Гродно УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги»



# МОЗЫРЬСОЛЬ

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

## УВАЖАЕМЫЕ ПАРТНЕРЫ!

КОЛЛЕКТИВ ОАО «МОЗЫРЬСОЛЬ»  
ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС С ЭТОЙ КРАСИВОЙ ДАТОЙ –  
**155-ЛЕТИЕМ ОБРАЗОВАНИЯ**  
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ –  
И, ПОЛЬЗУЯСЬ СЛУЧАЕМ, ВЫРАЖАЕТ  
ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ ЗА ПОСТОЯННОЕ  
СОТРУДНИЧЕСТВО, САМООТВЕРЖЕННЫЙ ТРУД  
И ЭФФЕКТИВНУЮ СОВМЕСТНУЮ РАБОТУ.

2017 ГОД – ЗНАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ДЛЯ ДВУХ БЕЛОРУССКИХ ГИГАНТОВ, РАБОТАЮЩИХ РУКА ОБ РУКУ. ИСПОЛНЯЕТСЯ 35 ЛЕТ СО ДНЯ ВЫПУСКА ПЕРВОЙ ПРОДУКЦИИ ОАО «МОЗЫРЬСОЛЬ» И 155 ЛЕТ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ ПЕРВОЙ ЛИНИИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. НАША СОВМЕСТНАЯ РАБОТА ВСЕГДА ОСТАВЛЯЕТ САМЫЕ БЛАГОПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ И ДАЕТ ХОРОШИЙ РЕЗУЛЬТАТ. ОДНА ИЗ ПРИЧИН ТОМУ – ВАШЕ ПОСТОЯННОЕ СТРЕМЛЕНИЕ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ РАБОТУ ЖЕЛЕЗНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ БЕЛАРУСИ, КРЕПИТЬ ИХ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ МОШЬ.

ЭТО ПАРТНЕРСТВО ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ, МИЛЛИОНАМИ ТОНН ДОСТАВЛЕННЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СОТНИ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ. О МАСШТАБАХ СОТРУДНИЧЕСТВА «МОЗЫРЬСОЛЬ» И БЖД КРАСНОРЕЧИВО ГОВОРЯТ СУХИЕ ЦИФРЫ: ЗА ВРЕМЯ НАШЕЙ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО БОЛЕЕ 16 МИЛЛИОНОВ ТОНН СОЛИ, ЧТО ЭКВИВАЛЕНТНО 252 ТЫСЯЧАМ ВАГОНОВ.

В КАНУН ПРАЗДНИКА ЖЕЛАЕМ РУКОВОДСТВУ И ВСЕМУ КОЛЛЕКТИВУ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ УСПЕХОВ В ТРУДЕ, ЗДОРОВЬЯ, СТАБИЛЬНОСТИ, ПРОЦВЕТАНИЯ, РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕХ ПЛАНОВ И БОЛЬШИХ ПЕРСПЕКТИВ!

ОТ ИМЕНИ КОЛЛЕКТИВА  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
Г.А. БОГДАН





# TRANSGARANTLOGISTIC LTD

## ПРЕДЛАГАЕМ СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ УСЛУГ:

- транспортно-экспедиционное обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузов на территории ЕС, СНГ, Прибалтики, Азии, перевозимых автомобильным и железнодорожным транспортом, с предоставлением собственных экспедиционных кодов по БЧ
- организация международных мультимодальных и контейнерных перевозок грузов
- организация и перевозка негабарита, сборных грузов
- обработка грузов по специальным требованиям клиента
- высококачественный перегруз из/в вагонов различной колеи на собственном терминале в Польше (на погранпереходе Республика Польша/ Республика Беларусь)

220030, Республика Беларусь,  
г. Минск, ул. Зыбицкая, 9, офис 46

тел. +375 17 222 86 70  
факс +375 17 222 78 26

info@newtgl.by  
vkj@newtgl.by  
www.newtgl.by



ООО «ТрансГарантЛогистик ЛТД» УНП 192274185

*Поздравляем всех железнодорожников с праздником!*

# GLOBALSYSTEMS

сопровождение процедуры таможенного оформления любых видов грузов, следующих транзитом через Республику Беларусь

ООО «Глобал Системс» Российская Федерация



196084,  
г. Санкт-Петербург,  
Московский пр-т, 107, офис 302

+7 812 777 23 23  
globalsistem.rf@gmail.com  
bdi@gld.trade

Редакция газеты

**ТРАНСПОРТНЫЙ**  
ВЕСТНИК

Учредители: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Департамент «Белавтодор», Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник»

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

Редакционная коллегия: Виноградова Е.Е.; Короткевич Н.М. – начальник УГАИ УВД Миноблисполкома; Костин В.Б. – директор Департамента по авиации; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Ринг В.И. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций; Шульга Г.И. – первый заместитель генерального директора РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

Свидетельство о регистрации №1012 от 15.01.2010, выдано Министерством информации Республики Беларусь.

Адрес редакции: ул. Чапаева, 5, 220034, Минск

Телефоны:

главный редактор	(017) 294-16-05
первый заместитель главного редактора	285-37-98
заместитель главного редактора	294-20-54
заместитель главного редактора	294-02-80
главный бухгалтер	294-20-54
обозреватели	285-37-89
	294-52-45
отдел рекламы	285-37-98
	285-38-03

Индекс 64121

Подписано в печать 20.12.2017  
Объем 4 п.л. Тираж месяца 17 235 экз. Заказ 4353.  
Цена свободная.

Собственные корреспонденты:

Брест	(044) 480-50-59
Витебск	(0212) 55-63-66, 63-44-69
Гомель	(0232) 75-16-36
	(0232) 60-02-51
Гродно	(0152) 78-90-94, 68-05-98
Могилев	(0222) 70-27-23
	(0222) 24-77-14
Светлогорск	(02342) 5-04-41
Южный федеральный округ России	(10-7-988) 31-61-747

ISSN 1993-260X



9 771993 260009