

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

28 декабря 2017 г., четверг, № 52 (6007)

Газета выходит 1 раз в неделю,
по четвергам

УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА! ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!

Сердечно поздравляю вас с наступающим
Новым, 2018 годом и Рождеством Христовым!

Мы ждем этих праздников с надеждой и верой в лучшее, потому что они открывают новую страницу нашей жизни. Какой она станет, во многом зависит от нас самих – от нашей целеустремленности, нацеленности на результат, готовности трудиться на общее благо.

В 2018-м нам предстоит решить немало сложных и важных задач.

Но, прежде всего, страна ждет от дорожников, речников, автомобилистов, авиаторов, железнодорожников четкой, надежной, бесперебойной и безаварийной работы.

Пусть 2018 год принесет всем вам много ярких, счастливых и незабываемых мгновений. Крепкого здоровья, благополучия, успехов вам и вашим близким. С праздниками, дорогие друзья!

Министр транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь А.А. СИВАК

**...И светились
улыбками
лица**

В рамках новогодней благотворительной акции «Наши дети» первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко и генеральный директор РУП «Минскавтодор-Центр» Николай Матюк побывали в государственном учреждении образования «Чурленский учебно-педагогический комплекс детский сад – общеобразовательная средняя школа», которое находится в агрогородке Лыцевичи Вилейского района Минской области.

Вместе представителями Министерства транспорта и коммуникаций с его учениками встречались заместитель председателя Вилейского районного исполнительного комитета по социальной сфере Светлана Деруго, начальник отдела образования, спорта и туризма Вилейского райисполкома Александр Пуцейко, председатель Ижского сельсовета Валентина Новоселок.

Представители Министерства транспорта и коммуникаций в этой школе – впервые. Она, в свою очередь, впервые участвует в благотворительной акции «Наши дети», поэтому дорогих гостей здесь ждали с нетерпением. Конечно же, их познакомили с детьми, творческими проектами учебного заведения, показали кабинеты и праздничный концерт.

Окончание на стр. **2**

Прямая линия

30 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



**RENAULT TRUCKS
SELECTION
MORE THAN USED TRUCKS**

Тягач Renault T460

производство 10/2014 г.в.
пробег 270 000 км.

Комплектация:
холодильник,
климат-контроль, фен,
2 спальника, 2 топл.бака,
блокировка дифференциала,
зимний пакет,
пакет «топливная экономичность».
Специальные условия лизинга.

Подержанная техника от производителя по программе Renault Selection:
предпродажная инспекция по 200 пунктам, предпродажная подготовка.
Гарантия 1 год/120 000км.

ИООО «Вольво Групп БЛР» УНП 192199782
г.Минск, ул. Притыцкого, 79-509

+375 29 627 45 35, +375 29 628 10 00



Наши дети

...И светились улыбками лица



Участие в акции «Наши дети» приняли также Департамент по авиации Минтранса, авиакомпания «Белавиа» и курсанты Белорусской государственной академии авиации. Об этом – в следующем году, в следующем номере «Транспортного вестника».

Окончание. Начало на стр. 1

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

– Сегодня в нашем учреждении обучается 78 школьников и воспитывается 15 дошколят, – поведала его директор Людмила Сапун. – От обычных общеобразовательных школ оно отличается тем, что у нас учится 29 детей со всего района, которые воспитываются в 15 приемных семьях агрогородка. В разное время их родителей лишили родительских прав. Несмотря на то что они – трудной судьбой, вы не отличите их от детей из обычных семей. Конечно, это возможно благодаря их приемным родителям и нашему сплоченному педагогическому составу.

Во втором убеждаешься уже с первых минут пребывания в этом учреждении: здесь царит творческая и доброжелательная атмосфера. Предметы в школе преподаются на белорусском языке. На уроках истории, по словам Людмилы Ивановны, большое внимание уделяется патриотическому воспитанию. В числе обязательных мероприятий – посещение музеев истории. Самый ближайший из них – музейно-этнографический комплекс «Забродье».

В коридорах школы размещено сразу несколько выставок с творческими работами ребят, занимающихся вязанием, вышиванием, оригами, декупажем, квиллингом, тестопластикой, рисованием, интересующихся фотоделом. Но, пожалуй, самая большая страсть у здешних школьников – увлечение судомоделизмом. Этим кружком руководит преподаватель трудового обучения и истории Алексей Ролич. Его воспитанники – участники соревнований по судомоделизму областного, республиканского и даже международного уровня – создали немало моделей кораблей, самолетов, подводных лодок. Есть даже мастер по судомодельному спорту. В копилке школьников – более 100 грамтов.

Судомодельными работами ребят заинтересовался и первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко, надолго задержавшийся в кабинете труда. К слову, Алексей Николаевич курирует водный транспорт.

Гости оценили и выставки других творческих работ школьников. Осо-

бое впечатление произвели елки, сделанные детьми из самых разных материалов. А вот настоящая, самая главная елка установлена в спортзале, где и развернулось празднество. Здесь ребята в карнавальных костюмах уже ожидали гостей. Они подготовили настоящий спектакль про лесных жителей, главная мысль которого – если сплотиться, то можно совершать настоящие чудеса. Согласитесь, в жизни тоже так часто бывает.

Безусловно, было много музыки и песен, не обошлось без хороводов и танцев, в которых с удовольствием приняли участие Алексей Авраменко, Николай Матюк, Светлана Деруго, Александр Пуцейко, Валентина Новоселок. Самым трогательным на празднике было выступление малышек-дошколят, которые прочитали новогодние четверостишия, причем самой маленькой из них – Доминике Лопаткиной – три годика.

Праздник вызвал массу радостных эмоций у детей, гостей, преподавателей. Ведь Новый год, отметил

Алексей Авраменко, обращаясь к ребятам, одинаково любим и ожидаем как детьми, так и взрослыми. Алексей Николаевич поблагодарил школьников и учителей за такое яркое представление, добрую, поучительную сказку, искренность и улыбки, которые заряжают взрослых хорошим настроением:

– На протяжении жизненного пути у вас будет много разных событий. Но этот праздник всегда будет оставаться ярким радостным моментом в вашей жизни. Хочу пожелать вам самого главного – чтобы с ваших уст никогда не сходили улыбки, чтобы вы всегда были здоровы и счастливы, как сегодня, и чтобы у вас в жизни все получилось.

Безусловно, гости из Минска, словно волшебники, приехали с подарками. Для школьников они привезли два компьютера в класс информатики, а для малышек – мягкие игрушки и сладости.

Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»
Больше фото – на transport-gazeta.by

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Горячо и сердечно поздравляю вас с Рождеством и Новым годом! Эти замечательные и всеми любимые праздники объединяют нас, создают атмосферу радости и счастья.

Пусть наступающий год принесет вам много приятных событий, станет годом больших свершений и сбывшихся надежд, войдет в каждую семью с любовью, миром и добром.

Искренне желаю вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, счастья, благополучия и исполнения самых заветных желаний!

**Первый заместитель начальника
 Транспортной инспекции
 Ч. ЧАСНОЙТЬ**



Анонс

Дорогой первых...

155 лет назад открылось регулярное железнодорожное движение на Санкт-Петербургско-Варшавской стальной магистрали. 27 декабря (по новому стилю) 1862 года первый поезд, оповещая о себе в тот морозный день паровозным гудком, впервые прошел по территории нынешней Беларуси – 32-километровому участку Поречье – Гродно. Эта дата и стала днем рождения Белорусской железной дороги.

Спустя 155 лет проделаем тот же путь – из Поречья в Гродно. Обозреватель «Транспортного вестника» Ольга ОРЛОВА побывала на станции в канун юбилея «чыгункі».

Стр. 11

Профсоюзы: радиус действия

В новом – со спортом в ногу

20 декабря заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Александр Шишко принял участие в заседании организационного комитета РОФСК «Транспорт». Подведены итоги 2017 года, определены перспективы на 2018-й.

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»



Обращаясь к собравшимся, Александр Шишко подчеркнул важность проведения физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в коллективе каждой организации Минтранса, пожелал собравшимся активнее вести работу в данном направлении и принимать участие в соревнованиях не только ради побед, но и для развития личных физических качеств.

Заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Сергей Акушевич отметил, что любая активность по совершенствованию этой деятельности всегда поддерживается, и выразил надежду, что предстоящий год будет не менее насыщен оздоровительными и спортивными событиями. При этом он особо подчеркнул: профсоюз не останется в стороне от участия в их проведении.

Передовой опыт работы в данном направлении представили заместитель директора КСЦ БЖД Бро-

нислав Шароватов, инструктор-методист ГУО «Белдорстрой» Светлана Скурат, инструктор-методист ФСЦ «Дорожник» Дмитрий Чумаков и старший инструктор по физической культуре и спорту ГП «Белаэронавигация» Александр Траткевич.

Итоги физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы организаций Минтранса в уходящем году подвел заместитель председателя РОФСК «Транспорт» Григорий Сушко.

Работникам ряда организаций были вручены благодарности за активное участие в пропаганде здорового образа жизни и проведении спортивных и оздоровительных мероприятий.

Затем Григорий Сушко представил календарный план спортивных мероприятий на 2018 год и проект положения Республиканской отраслевой спартакиады среди организаций и подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Оба документа были утверждены.

О физкультурно-спортивных мероприятиях Республиканского комитета профсоюза работников транспорта и коммуникаций в предстоящем году также рассказал ведущий специалист РК профсоюза работников транспорта и коммуникаций Сергей Максимович.

Заседание организационного комитета РОФСК «Транспорт» завершилось дебатами по ряду дополнительных вопросов.



Вокзал – концертная площадка

Одним из подарков пассажирам и труженикам белорусской магистрали в год ее 155-летия стал концерт Президентского оркестра под руководством заслуженного артиста Беларуси Виктора Бабарикина на главном железнодорожном вокзале страны.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

На один час зал ожидания станции Минск-Пассажирский превратился в настоящую концертную площадку. Как много-много лет назад, в XIX веке, когда на станциях играли духовые оркестры, а на железнодорожном вокзале Павловска первой Царскосельской магистрали Российской империи звучала музыка известных композиторов, а оркестрами дирижировали Иоганн Гунгль, Генрих Фюрстенау, Герман Мансфельд и сам король вальсов Иоганн Штраус.

На вокзале белорусской столицы минчане и гости города, железнодорожники, молодежь и ветераны магистрали получили истинное наслаждение от игры талантливых музыкантов. В их числе и медработник Вооруженных сил Юлия, которая приехала сюда за час до отправления поезда. Увиденное глубоко поразило 30-летнюю военную слушательницу:

– Впечатляют живой звук, акустика. Оркестровое исполнение хитов Майкла Джексона звучит гораздо эмоциональнее, чем в привычной аранжировке – аж мурашки по коже.

Под впечатлением остался и Виталий, приехавший встретить своих друзей:

– Ввиду специфики работы я частенько бываю в командировках в европейских странах. На вокзалах Франции мне при-

ходило видеть рояли, на которых может играть любой желающий. В интернете можно найти много видео музыкальных флешмобов в аэропортах Европы. Но так, чтобы Президентский оркестр, на вокзале... Просто предновогоднее чудо. Я чуть про своих друзей не забыл.

Начался концерт с «Попутной песни» Михаила Глинки. Поводом к созданию романа послужило открытие в 1837 году Царскосельской железной дороги. Звучали также мелодии из таких известных кинофильмов, как «Мой ласковый и нежный зверь», «Родня», «Три тополя на Плющихе», «Кавказская пленница». Особый восторг у людей разных поколений вызвали «Либертанго» Астора Пьяццолла, песня O sole mio Эдуардо ди Капуа, известность которой в свое время принес Робертино Лоретти, мировые хиты The Final Countdown шведской рок-группы Europe, The show must go on английской рок-группы Queen, попурри на песни Майкла Джексона. Завершился концерт одной из самых известных песен Булата Окуджавы «Нам нужна одна победа» из кинофильма «Белорусский вокзал».

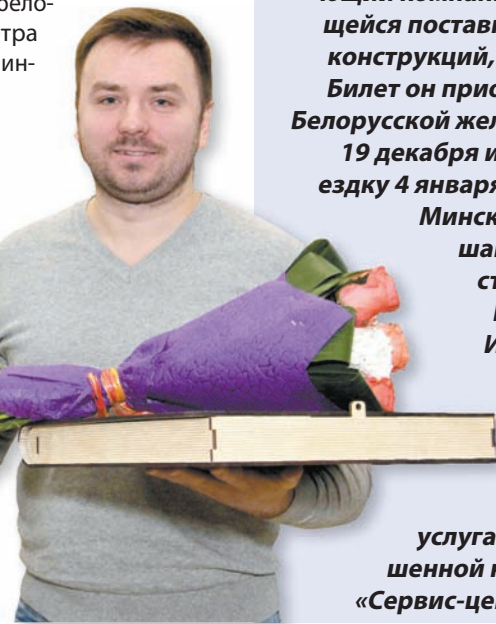
Зрители еще долго не отпускали музыкантов, которые, по словам дирижера Виталия Кульбакова, тоже получили истинное наслаждение, впервые выступая в таком зале. Столь теплая атмосфера воодушевила оркестр.

– Сегодня мы играли в самом центре нашей республики. Зал во всех смыслах нас

порадовал. Здесь действительно можно проводить полноценные концерты. Если пригласите, с удовольствием придем еще, – отметил Виталий Кульбаков.

К слову сказать, у Президентского оркестра под руководством заслуженного артиста Беларуси Виктора Бабарикина в этом году тоже юбилей. Коллективу исполнилось 15 лет. Железнодорожники в лице заместителя начальника белорусской магистрали Петра Стоцкого и начальника Мин-

ского отделения дороги Павла Дашкевича поздравили талантливых музыкантов с этой значимой в истории оркестра датой и пожелали им творческих успехов, процветания и вдохновения.



Начальник пассажирской службы управления белорусской магистрали Александр Захаревич вручил двухмиллионному интернет-пассажиру памятный сувенир и именной сертификат, подтверждающий его статус. Им стал управляющий компанией, занимающейся поставками металлоконструкций, Илья Кашпур. Билет он приобрел на сайте Белорусской железной дороги 19 декабря и совершит поездку 4 января по маршруту Минск – Брест – Варшава. На вокзале станции Минск-Пассажирский Илья в течение года сможет бесплатно пользоваться услугами зала повышенной комфортности «Сервис-центр «Клуб СВ»».

Фото Александра БАЧИЛО
Больше фото – на transport-gazeta.by

Коллектив АО «ИНТЕРТРАНС» сердечно поздравляет всех тружеников и ветеранов стальных магистралей Республики Беларусь со 155-летием со дня образования Белорусской железной дороги!

Сегодня нашим белорусским коллегам по праву есть чем гордиться. Прежде всего, это – богатая история и славные трудовые традиции железнодорожной отрасли, которые неразрывной нитью связаны с сегодняшними победами и достижениями. Из года в год труженики стальных магистралей Республики Беларусь демонстрируют всему миру высокий уровень мастерства, все новые и новые разработки передовых технологий и их внедрение в организацию и автоматизацию грузовых перевозок.

Накопленный за долгие десятилетия своего существования мощный интеллектуальный и технический потенциал Белорусской железной дороги, внедрение новейших технологий и информационных систем в сочетании с высоким профессионализмом, ответственностью и верностью делу позволяют отрасли находиться в эшелоне наиболее передовых отраслей экономики государства.

Приятно отметить, что наметившийся рост объема грузоперевозок сегодня имеет устойчивую тенденцию и позволяет дороге выходить на высокий международный уровень развития, способствует сохранению и укреплению единства экспедиторов государств – участников СНГ.

Наша компания по роду своей деятельности тесно связана с работниками Управления Белорусской железной дороги, государственного предприятия «Белинтертранс» и Брестского отделения Белорусской железной дороги. Хотим поздравить и поблагодарить своих белорусских партнеров за постоянство деловых отношений, высокий профессионализм и преемственность лучших традиций одной из самых востребованных отраслей в современном мире – транспортной. От души благодарим их за неоценимую помощь, компетентность и внимание к партнерам по бизнесу и желаем им и всем труженикам

БЖД крепкого здоровья, благополучия, новых трудовых побед не только на территории Беларуси, но и далеко за ее пределами!

Свою отдельную благодарность нам хотелось бы выразить заместителю начальника Белорусской железной дороги Владимиру Балахонову, начальнику службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности Александру Невмержицкому, начальнику отдела международных перевозок и договоров Александру Говоровскому, ведущему экономисту службы грузовой работы Антонине Пахомовой, ведущему бухгалтеру службы бухгалтерского учета Сергею Гавриловичу, специалисту РУП «Главный расчетный информационный центр» Татьяне Гумаровой, начальнику конторы передач станции Калининичи Ольге Ловчак.

Слова искренней благодарности мы также адресуем директору государственного предприятия «Белинтертранс» Евгению Усенкову, начальнику отдела организации контейнерных перевозок Галине Зубковой и начальнику сектора импортно-экспортных и внутриреспубликанских контейнерных перевозок Наталье Капировской за их неоценимую помощь в решении наших производственных вопросов.

Хотим выразить искреннюю надежду, что наши давние партнерские отношения с каждым годом будут укрепляться и приносить Беларуси и России огромную пользу!

Также поздравляем всех партнеров и тружеников Белорусской железной дороги с Новым 2018-м и желаем всем здоровья, благополучия, стабильности и процветания в наступающем году!

Генеральный директор Г.Д. ГРОШЕВА

Экспедирование всех категорий железнодорожных перевозок – внутренних, экспортных, импортных, транзитных – по территории России, стран Западной Европы и Азии, в т. ч. паромными переправами Каспия, Черного моря и Балтии.



Миссия невыполнима?

Подсчитать, сколько из зарегистрированных транспортных средств реально участвует в дорожном движении, сегодня невозможно.

В последнее время в прессе появилась информация: за 11 месяцев года гостехосмотр на диагностических станциях страны прошло 1 253 118 автомобилей, или около трети от всех зарегистрированных в Беларуси транспортных средств, включая коммерческий и личный автотранспорт.

Опираясь на данные цифры, можно сделать вывод: две трети машин ездят по дорогам Беларуси без гостехосмотра. Так ли это? Разобраться попробовал наш собственный корреспондент Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ.

БЕЗ ТОЧКИ ОПОРЫ

«Существуют три вида лжи: ложь, наглая ложь и статистика», – написал еще на заре прошлого века Марк Твен. И, по сути, он был прав. Статистика хороша только тогда, когда имеются хоть какие-то исходные реперные точки, на которые можно опереться. Данные о количестве зарегистрированного автотранспорта в нашей стране вообще ни о чем не говорят. В Госавтоинспекции не скрывают: многие машины, которые состоят на учете, давно не эксплуатируются, а часть из них и вовсе сгнила или пошла под пресс.

В УГАИ УВД Витебского облисполкома мне сообщили, что, по данным на 1 января 2017 года, в области зарегистрировано 479 498 автомобилей, находящихся в собственности юридических и физических лиц. Вычтем из этой цифры 58 875 – столько машин в собственности юридических лиц. Ведь юрлица, как правило, оперативно списывают со своего баланса и снимают с учета автотранспорт, который не используется. Хотя и здесь есть вопросы. И получается, что в собственности у частных лиц имеется 420 623 автомобиля.

От этой цифры, чтобы картина стала еще более наглядной, надо отнять грузовики и автобусы. У частных лиц, между прочим, имеется в собственности немало МАЗов, «Уралов», ЗИЛов и ГАЗов. Получаем 356 265 легковушек. Больше всего ВАЗов – 55 659. Кроме автомобилей Волжского автозавода, зарегистрировано 24 020 «Москвичей», 14 785 «Запорожцев», 4713 – ГАЗ и 1951 «Иж». Даже без учета остальных марок легковых авто, которые еще производились в СССР, получаем 101 128. Это почти третья часть из тех, что находятся в личной собственности граждан.

Посмотрите в окно. Много ли там «Жигулей», «Москвичей», «Запорожцев»? А ведь если брать за точку отсчета данные о регистрации транспортных средств, от этих машин должно рябить в глазах. В моем дворе, к примеру, стоит только одна «девятка», которую владелец пытается продать уже год. Но то ли спроса совсем нет, то ли выставленная цена не устраивает потенциальных покупателей, сделать это у него не получается. Естественно, машина гостехосмотр не проходила. Но и со своего парковочного места за год не сдвинулась.

Расчет, описанный выше, я выполнил для наглядности. Понимаю: по такому принципу серьезное исследование не проведешь. Посмотреть по годам выпуска? Но в Госавтоинспекции не систематизируют автомобили по этому показателю. А ведь тот же Волжский автомобильный завод работает и производит весьма успешные на рынке «Ладу-Весту», «Ладу-Ларгус» и другие современные модели. Хотя, по статистике продаж, очевидно: у нас они «погоду не делают».

Год выпуска автомобиля не поможет узнать, в каком он состоянии, эксплуатируется или нет? Бывает, в гаражах подолгу простаивают относительно новые автомобили, требующие замены каких-то важных механизмов, на покупку которых у их хозяев нет средств. Зато из моего двора каждое утро бодро выезжает и возвращается «Ауди-100» 1984 года выпуска. Конечно, этот автомобиль уже не раз переваривали и перекрашивали. Но он в состоянии доехать куда угодно и ежегодно проходит гостехосмотр. Всегда с первого раза.

ДЛЯ МАСШТАБИРОВАНИЯ СИТУАЦИИ

Открываю сайт «Автомалиновка», который позиционирует себя как самая крупная в стране площадка по продаже автомобилей, и в настройках ставлю условие – до 1987 года выпуска. То есть интересуюсь машинами старше 30 лет. Мне предлагают таких 2105. И отдельные из них, если верить авторам объявлений, на ходу, на учете, с пройденным гостехосмотром. Между прочим, моделей советского автопрома там немного. В основном «Ауди», «Фольксвагены», «Мерседесы»...

«Дайте мне точку опоры, и я переверну мир», – утверждал Архимед. Знакомство со статистическими данными Госавтоинспекции не позволило понять, что может стать точкой опоры для определения количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Утверждать можно только одно: не стоит брать за основу данные о зарегистрированных.

«СИЕРРА» КАК ПАМЯТЬ

В Беларуси автомобиль уже давно не является предметом роскоши. Это всего лишь средство передвижения. Причем дорогое в обслуживании. Взимать налог за владение автомобилем (теоретически только так можно побудить людей

авто – не просто металлолом, а главный элемент для восстановления машины из пепла.

Некоторые автолюбители когда-то продали свои автомобили по доверенности. Снять их с учета проблематично. А в некоторых случаях невозможно. Если нет номерных знаков и местонахождение



снять с учета машины, которые не эксплуатируются) так же глупо, как и требовать плату за пользование холодильником, телевизором или газовой плитой.

Почему автолюбители не спешат снимать с учета машины, которыми не пользуются? По разным причинам. Многие, имея в собственности два автомобиля, постоянно пользуются лишь одним из них. Старые машины упали в цене, а продавать их за «копейки» никто не желает. Особенно если старую еще можно за незначительные средства «довести до ума», чтобы на ней постигали навыки вождения подростковые дети и внуки. В деревнях у многих стоят «любимцы», которые дороги владельцам как напоминание о молодости. Хозяева изредка протирают их, иногда заводят и даже проезжают круг-другой. Возле сельпо.

– Я свою «Сиерру» даром никому отдавать не собираюсь. С ней связано много приятных воспоминаний. На ней я научился ездить, на ней катал свою будущую жену. В конце концов, я когда-то отдал за нее целое состояние. Машина на ходу. Сел и поехал. Вот если мой новый «Логан» сломается, можно выгнать из гаража и ездить по делам, – в прошлом декабре говорил мне знакомый.

За год «Логан» так ни разу и не сломался. За «Сиерру» больше 700 долларов никто не дает. И она по-прежнему «тоскует» в гараже.

Часть машин, которые стоят на учете в ГАИ, распродают владельцами по запчастям. Это выгоднее, чем продавать автомобиль в сборе. К тому же сам кузов с VIN-номером зарегистрированного

авто неизвестно, снятие его с учета может быть произведено только по решению суда.

СТРАХОВКА – В ФОКУСЕ

Логично предположить, что еще одним маркером для определения числа транспортных средств, передвигающихся по дорогам страны, могут стать данные о количестве заключенных договоров по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь. Конечно, если верить, что все выезжающие на дороги имеют страховку.

Более того, представители Белорусского бюро по транспортному страхованию утверждают: договор по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь имеется у 97 процентов авто из тех, что выезжают на дороги. В 2016-м, по данным этой организации, в стране заключено 3 435 585 договоров. Это примерно на сто тысяч меньше, чем зарегистрировано транспортных средств. Однако и данные страховщиков не отражают истинного положения дел.

Фокус – в том, что считается количество заключенных договоров, а договоры заключаются как на год, так и на меньший срок. Многие автолюбители покупают страховку на месяц, а после заключают новый договор на непродолжительное время. Отдельный вопрос – заключение договора на авто с транзитными номерами. То есть с момента снятия автомобиля с учета до его продажи и постановки на учет новым владельцем. На одну машину

в год может быть заключено несколько договоров страхования. Причем разными страховыми компаниями.

Кстати, если рассуждать таким образом, то к данным УП «Белтехосмотр» есть вопросы. К примеру, автотранспорт, задействованный на перевозках пассажиров, на диагностические станции исправно приезжает два раза в год, а новые автомобили – раз в два года.

ВСЕ, ЧТО ДВИЖЕТСЯ...

Вопросы подсчета того, что движется, возникают не из праздного любопытства. Речь идет о суммах, взимаемых в виде государственной пошлины, которая, как известно, идет на ремонт и строительство автомобильных дорог.

Сегодня очевидно, что дебаты по поводу «привязки» ее уплаты к получению допуска к участию в дорожном движении на диагностических станциях имеют основание. Ведь сравнивать километражи таксистов, мерчендайзеров и представителей других профессий, для которых автомобиль позволяет оперативно решать производственные вопросы, и людей, использующих машину несколько раз в месяц, как-то странно. Те и другие вынуждены платить одинаковую сумму.

Госпошлина, напомним, рассчитывается исходя из массы автомобиля и не зависит от года выпуска или марки авто и уплачивается до прохождения техосмотра в полном объеме. К примеру, для авто с максимально разрешенной массой от 1,5 до 2 тонн она составит 6 базовых величин, или 138 рублей в год. Добавьте сюда оплату за прохождение техосмотра и получите приблизительно 210 рублей. Многовато, если использовать автомобиль только для поездки на дачу в летний период по выходным. Вот некоторые и надеются, что во время этих редких поездок не встретятся инспекторы ДПС.

Сейчас, как рассказал председатель Постоянной комиссии Палаты представителей по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Андрей Рыбак, депутаты предлагают не привязывать уплату госпошлины к техосмотру, а сделать ее транспортным сбором.

– Сегодня наиболее перспективный и революционный вариант, который предложила рабочая группа, – не привязывать уплату госпошлины к техосмотру. Предлагается платить по заявительному принципу. Как это работает? Если человек не ездит зимой, он не платит за это время. Если знает, что в апреле будет пользоваться машиной, оплачивает определенный период: месяц, два или больше. Предполагается, что это будет уже не пошлина, а транспортный сбор. Годовую ставку разобьют по месяцам. Кроме того, планируется задействовать мотивирующий механизм: при уплате за год и более применять коэффициент 0,9. В качестве контроля за оплатой сбора задействуют фотофиксацию, – сказал Андрей Рыбак.

Говорят, человек имеет то, что отдает другим. Николай МОТОРИН – по-настоящему богат. Правда, не деньгами да жемчугами, а благодарными учениками, ярким талантом раскрывать их способности, вооружать знаниями для применения в профессиональной деятельности. Вот уже более 46 лет отдает Николай Иосифович свои обширные знания и бесценный опыт молодежи. По признанию преподавателя, через его сердце и душу прошли сотни руководителей и специалистов Белорусской железной дороги. И это не удивительно, если знать, что преподавательской деятельностью он занимается всю свою сознательную жизнь: 37 лет – в стенах Дорожного центра по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров и более 9 – в Гомельском колледже – филиале учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта».

Людмила КОПАТЬ. «ТВ»

Моторин уверен: в том, что он стал преподавателем, а не практиком, повинно провидение. «Под занавес» учебы в БИИЖТе, в 1970 году, он, без пяти минут выпускник, поехал в Минск сдавать экзамен на право управлять тепловозом. От начальника службы локомотивного хозяйства Валентина Разумилова не ускользнули глубокие знания студента, склонность к анализу, умение ярко и последовательно излагать учебный материал. И он предложил Моторину должность преподавателя специальных дисциплин в Гомельской технической школе машинистов локомотива (сегодня – Дорожный центр по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров). Здесь Николай Иосифович задержался на всю свою долгую трудовую жизнь: 14 лет – в качестве преподавателя и 23 года – заместителя начальника по учебно-производственной работе.

За это время он дал путевку в жизнь тысячам машинистов тепловозов, электровозов, дизель- и электропоездов, внес огромный вклад в развитие и укрепление учебно-материальной базы центра. Николай Моторин издал совместно с другим преподавателем – Станиславом Крупней – учебник «Управление тепловозом, дизель-поездом и их техническое обслуживание», который долгие годы является настольной книгой для учащихся профильных учебных заведений и локомотивных бригад. Мог бы, конечно, работать и дальше, но его опыт, знания, трудолюбие и невероятная работоспособность понадобились в другом месте – Гомельском колледже – филиале учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта».

– Наш Николай Иосифович – из категории «таких больше нет», – говорит заместитель

И в стенах колледжа, и в душах...

директора по учебной работе Елена Удодова. – Несмотря на свой возраст, он – энтузиаст своего дела, работает легко и с удовольствием. Мы считаем большой удачей, что Николай Иосифович, уйдя на пенсию, пришел в наше учебное заведение. Преподает самые сложные специальные дисциплины – электрооборудование локомотивов и управление локомотивом. Активно развивает техническое творчество учащихся. Честно говоря, многие молодые преподаватели не работают с такой хваткой и таким запалом. К тому же в силу характера у интеллигентного, всегда спокойного и доброжелательного Николая Иосифовича – хороший контакт с учащимися, педагогами, выпускниками. Все, кто прошел «через руки» любимого наставника, очень ценят и уважают его, постоянно приезжают и помогают ему осуществлять творческие задумки. А их у знатного преподавателя, отмеченного знаками «Почетный железнодорожник», «Выдатнік Беларускай чыгункі» і «Ганаровы транспартнік», множество.

– Конкурентная способность наших выпускников на рынке труда во многом зависит от таланта преподавателя и его стремления оставить свой след, – подчеркивает Валентина Радюк, заведующая отделением «Тяговый подвижной состав». – Николай Иосифович, без сомнения, оставил свой след на достойном уровне и в стенах колледжа, и в душах молодых людей. Все они перед распределением, как и выпускники БелГУТа, проходят собеседование. В локомотивное депо и бригады забирают тех, кто наиболее подготовлен, и в основном это наши молодые люди, имеющие рабочие специальности. Сегодня учащиеся колледжа получают шесть рабочих профессий. Благодаря Николаю Иосифовичу наши выпускники всегда на высоте.

О работе, ставшей делом всей его жизни, природный педагог может рассказывать часами.

– Когда я пришел работать в колледж 1 сентября 2008 года, то начал с того, чем занимался в Дорожном центре по подготовке кадров: с изготовления наглядных пособий. На Белорусской железной дороге очень много электрических схем, которые должны изучать учащиеся отделения тягового подвижного состава. Поэтому я создал кружок технического творчества. Вместе с ребятами сделали первую электрическую схему современного грузового тепловоза серии 2ТЭ10У. Оборудовали установку, чтобы закрепить электрические схемы, а также устройство, выпрямляющее электрический ток и участвующее в передвижении электрических схем. Спасибо всем руководителям Белорусской железной дороги – никогда не отказывали мне в помощи. Наверное, потому, что почти все – машинисты, заместители начальника, начальники депо и различных служб – когда-то прошли через мою душу и сердце в учебном центре.

Придя в колледж, опытный преподаватель начал объединять умных, способных ребят в кружки технического творчества. Там создавались плакаты, разнообразные технические средства обучения. Были собраны электрические схемы всех имеющихся на железной дороге тепловозов, электровозов, моторвагонного подвижного состава.

Затем Николай Иосифович перешел к новому, не менее важному этапу своей работы в колледже – созданию действующих тренажеров и внедрению их в учебный процесс. Он убежден: сегодня именно тренажеры должны

помогать преподавателям качественно проводить занятия, а будущим машинистам – активно усваивать знания и приобретать практические навыки и приемы управления локомотивом: тепловозом, электровозом, дизель- и электропоездом. Под руководством Николая Моторина силами кружковцев был усовершенствован

пульт управления тренажера тепловоза серии 2ТЭ10У, создан тренажер для изучения тепловоза 2М62 с пультом задания неисправностей, модернизирована высоковольтная камера электровоза ВЛ80С. В настоящее время созданы четыре тренажерных комплекса, последний из которых – по электропоезду – в феврале этого года.

– Работая в учебном центре, вел там учебно-методическую деятельность, контролировал работу преподавателей, – рассказывает Николай Иосифович. – Здесь же, в колледже, люблю экспериментировать, потому что ничто и никто не мешает творческой работе преподавателей, что очень важно. Приветствуется нестандартная, поисковая форма проведения урока. Сначала довожу до учащихся теоретический материал, используя технические средства обучения, например, плакаты. Затем все показываю и подробно разбираю



Не каждый сможет преподавать сложные специальные дисциплины, объединенные в понятие тягового подвижного состава. У наставника при этом должна быть не просто искра, Божий дар преподавания, но и глубочайшие технические знания предмета, что и демонстрирует Николай Иосифович.

Откуда у него эта техническая жилка? Может, от отца, который работал дорожным мастером в дистанции пути Юго-Восточной железной дороги, что в Воронежской области России. Семья, в которой рос парнишка, была большая: восемь детей. Поэтому на свой хлеб Николай перешел рано, едва окончив 7 классов. Тяга к знаниям подстегнула его поступать в железнодорожное училище, что в Саратовской области. Отличная учеба по специальности «бригадир по текущему содержанию пути», основательность и глубокие практические знания позволили распределиться в местную дистанцию, где он за два года вырос от старшего путевого рабочего до бригадира.

Следующий жизненный этап Николая Моторина – служба в армии, на Балтийском флоте. Именно она стала своеобразной точкой отсчета, началом увлечения и последующей большой любви к технике. Служил в машинном отделении – самом сердце боевого корабля, оснащенного по последнему слову техники.

– За четыре года мне довелось проходить службу на крейсере «Комсомолец», эсминце «Цель», эскадренных миноносцах, – вспоминает Николай Иосифович. – Их дизельные установки, кстати, во многом совпадают с техническими характеристиками тягового подвижного состава. Перед демобилизацией в 1965 году я уже был главным корабельным старшиной, принял решение поступать в БИИЖТ и учился на подготовительных курсах. Мои сослуживцы поехали поступать в Москву, Ростов, Хабаровск, а я – в Гомель, о чем ни разу не пожалел. В то время в БИИЖТе была сильнейшая учебная база по подготовке кадров для стальной магистрали.

Выбрал специализацию «тепловозы и тепловозное хозяйство». Учеба давалась легко, и на третьем курсе, когда стали изучать технические предметы, я был на высоте. Помощи из дома ждать не приходилось, семья чуть сводила концы с концами. Я и не ждал. С первого курса подрабатывал на гомельском вокзале – разгружал вагоны. Позже, на каникулах, по четыре месяца работал действующим помощником машиниста...

Еще студентом Моторин женился. Его жена Роза Михайловна тоже окончила строительный факультет БИИЖТа. Потом еще и Академию МВД, 45 лет проработала в УВД Гомельского облисполкома, руководила всякого рода строительством. Два их сына пошли по стопам матери – работают в силовых структурах. А еще у Николая Иосифовича есть два взрослых внука, одного из которых назвали Николаем – в честь деда, и три правнучки. Вот такие замечательные следы на этой земле.



Вся педагогическая деятельность Николая Моторина теснейшим образом связана с практикой.

на электрической схеме. И заключительный аккорд – практические опыты на действующем тренажере. В таком алгоритме (высший класс!) ребята довольно успешно усваивают необходимые для их будущей профессии знания и навыки.

Преподаватель убежден: тренажерные комплексы создали новое направление в образовании. Они помогают учащимся усваивать учебный материал в ясной и доступной форме, вызывают интерес к знаниям, гордость за избранную профессию.

– В перспективе мне бы хотелось развернуть широкомасштабную работу по внедрению в учебный процесс электропоезда фирмы «Штадлер», причем с изучением в полном объеме, – делится своими планами Николай Моторин. – Дипломные по данной теме своим выпускникам я уже даю. И очень мечтаю создать в колледже по этому электропоезду тренажер...

Нужны спонсоры – дело-то благородное.

Завтра, 29 декабря, авиакомпания «Трансавиаэкспорт» отмечает свой четвертьвековой юбилей.

Трансавиаэкспорт: эшелон 25



Четверть века в небе – это много. Это целая летная эпоха. Это история, в которой уместились самые разные события – от первого полета за рубеж до значительного расширения географии полетов. Это большая трагедия, которая постигла авиакомпанию в 2007 году, когда погиб экипаж самолета в составе 11 человек. Это тяжелый период безвременья... Однако из года в год самолеты с белорусским флагом на борту появлялись в тех точках планеты, где были нужны помощь и спасение, где люди страдали от стихии, голода, болезней. Был ИЛ-76 и посланцем Беларуси в арктических экспедициях.

Я в разные времена встречалась с членами удивительного коллектива Трансавиаэкспорта. И всякий раз мне хотелось поклониться этим людям. Да, да – именно поклониться. За стойкость, мужество, героизм. За то, что они как-то особенно, с трепетом, боясь спугнуть, хранят как историю компании, так и успехи ее дня сегодняшнего. За то, что своих коллег ценят и оберегают. За то, что свою работу делают со скромным достоинством. И с тем же скромным достоинством выказывали и выказывают преданность родному предприятию, причем в любые, даже самые сложные для авиакомпании времена. И, в конце концов, за то, что так мастерски, словно легкую пушинку, поднимают в воздух огромную крылатую машину...

ИЗ ИСТОРИИ

Авиационное предприятие (нынешнее ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт») было создано по решению Правительства Республики Беларусь в рамках сокращения Вооруженных сил и проведения конверсии высвобождаемых в связи с этим основных фондов Министерства обороны Республики Беларусь. Датой создания принято считать 29 декабря 1992 года – день государственной регистрации предприятия Минским городским исполнительным комитетом.

Авиакомпания от Министерства обороны было передано 25 самолетов ИЛ-76 МД из 339-го прославленного орденноносного военно-транспортного авиационного полка, расположенного в Витебске, и аэродрома Мачулищи на услови-

ях совместного базирования ВВС Республики Беларусь.

В апреле 1995 года в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 04.04.1995 № 126 авиакомпания реорганизована в государственное предприятие и передана в полное хозяйственное ведение Государственного комитета по авиации Республики Беларусь.

В январе – марте 2003-го самолеты авиакомпании перебазировались в Национальный аэропорт Минск.

В декабре 2009 года в порядке приватизации она реорганизована в открытое акционерное общество.

В становление и развитие авиакомпании внесли весомый вклад на разных этапах: Вла-

димир Мещеряков, Владимир Жигачев, Виктор Буланкин, Олег Рыжиков, Иван Герловский, Вадим Мельник, Георгий Егозарян, Любовь Хорошунова, Михаил Гресь, Игорь Квитинский, Георгий Зубков, Владимир Карконников, Леонид Кузьменко, Владимир Нестеров, Сергей Брылев, Ильдус Зинадшин, Владимир Ладнов, Петр Шериков, Александр Сядура, Александр Бачковский, Сергей Снетков, Игорь Пекарский, Людвиг Бернадский, Николай Пилипенко и многие другие.

За весь период работы в различных должностях и в настоящее время, руководя авиакомпанией, Олег Кудрицкий не только внес и вносит значительный вклад в становление финансово-экономической деятельности, но и успешно реализует программы развития авиапредприятия,

связанные с переходом на эксплуатацию нового типа воздушного судна – «Боинг-747» – в целях увеличения провозных возможностей авиакомпании и дальнейшего укрепления позиций грузовой авиации Республики Беларусь.

СТАНОВЛЕНИЕ

19 мая 1993 года был выполнен первый рейс самолетом ИЛ-76 по маршруту Минск – Ницца – Ереван – Минск. Его экипаж – командир воздушного судна И.И. Квитинский, второй – В.Ф. Бех, бортинженер Г.И. Денисов, штурман Л.Г. Кузьменко, бортрадист А.А. Пучков, бортоператоры С.В. Теслюк, В.В. Тарасов.

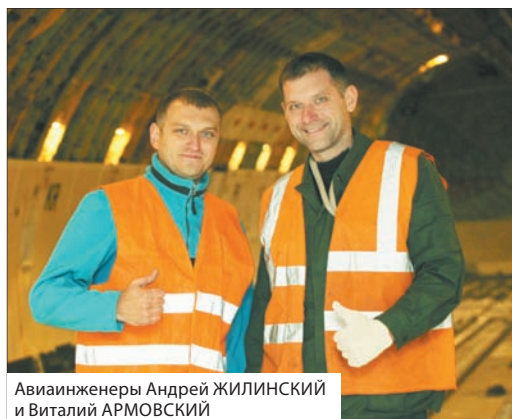
Далее была напряженная работа в Анголе, где подтвердились уникальные возможности самолета ИЛ-76, а также прошло становление летных экипажей и совершенствование профессионализма инженерного состава.

В ходе развития авиакомпании постоянно расширялась география полетов. В декабре 1995 года впервые выполнен трансмеридианный полет одним экипажем из Минска и обратно через Нидерланды, Японию, Филиппины, Папуа-Новая Гвинея, Новую Зеландию, Австралию, Малайзию, Сейшельские острова, Камерун, Бразилию, Аргентину, Чили, Бельгию продолжительностью 100 часов, из них более 40 – над океанами. Всего за эти годы самолеты авиакомпании летали в более чем 270 аэропортов и 130 государств мира, в том числе и на Южный полюс.

В 1998 – 2001 годах выполнялись чартерные рейсы на регулярной основе Тяньцзинь (КНР) – Минск.



Заместитель командира авиаотряда, пилот-инструктор Б-474-200/300 Николай ХУДЯКОВ; старший пилот-инструктор авиаотряда, пилот-инструктор ИЛ-76 ТД Владимир Федорович БЕХ; старший инженер авиаотряда, инженер-инструктор ИЛ-76 ТД Владимир Анатольевич КОСТЯЕВ



Авиационные инженеры Андрей ЖИЛИНСКИЙ и Виталий АРМОВСКИЙ



Ведущий инженер Юрий Федорович ВЕРЕЩАГИН



Авиатехник Леонид ШПЕТ

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ АВИАКОМПАНИИ «ТРАНСАВИЭКСПОРТ»!

Сердечно поздравляю вас со знаменательной датой в истории предприятия – 25-летием со дня основания!

Авиакомпания «Трансавиаэкспорт» внесла немалый вклад в развитие отечественной авиации и заслужила репутацию ответственного и надежного партнера.

Успешно сочетая лучшие традиции гражданской авиации Беларуси с современными международными стандартами безопасности и качества, на протяжении многих лет вы работаете на благо людей, доставляя бесценные грузы помощи туда, где в них нуждаются. Сегодня руководство предприятия взяло курс на модернизацию и развитие экспорта авиационных грузовых перевозок. Успехи в этом направлении уже очевидны и вселяют надежду на дальнейшее процветание авиакомпании. Достигнутые результаты – это итог труда всего коллектива Трансавиаэкспорта: людей мужественных, высокопрофессиональных – истинных мастеров своего дела.

Уважаемые коллеги! В этот знаменательный для вас день примите самые искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, счастья и дальнейшей плодотворной деятельности. Пусть удача сопутствует всем вашим делам и начинаниям, а работа приносит радость и удовлетворение.

**Директор Департамента по авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь В. КОСТИН**

УВАЖАЕМЫЙ ОЛЕГ АРСЕНТЬЕВИЧ!
За 25 лет своего существования авиакомпания «Трансавиаэкспорт» прошла огромный и непростой путь становления и формирования в качестве современной авиакомпании и сегодня играет важную роль в дальнейшем расширении плодотворного сотрудничества и укреплении связей Беларуси со многими зарубежными государствами.

Отрадно, что достигнутые высокие результаты в области обеспечения авиационной безопасности и качества выполнения полетов, широкого применения самых передовых техноло-

гий по обслуживанию авиационной техники, а также в подготовке квалифицированных специалистов снискали авторитет и уважение среди зарубежных партнеров авиакомпании и стали отличной базой для дальнейшего сотрудничества в области грузовых авиаперевозок.

В этот торжественный день от всей души желаем Вам и всем работникам авиакомпании крепкого здоровья, семейного благополучия, творческой энергии, неиссякаемого оптимизма, мирного и ясного неба, мягкой посадки и новых высот!

**Председатель Белорусского профсоюза
работников транспорта
и коммуникаций В. РИНГ**

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!
Руководство и коллектив Республиканского унитарного предприятия «Национальный аэропорт Минск» поздравляют вас со знаменательной датой в истории компании – 25-летием со дня ее основания!

С момента появления и на протяжении 25 лет авиакомпания «Трансавиаэкспорт» вносит немалый вклад в развитие отечественной граж-

данской авиации, заслужив репутацию ответственного и профессионального партнера.

Положительный имидж, высокое качество и безопасность обслуживания позволяют вашей компании заслуженно считаться надежным и эффективным авиаперевозчиком.

Желаем всему коллективу авиакомпании «Трансавиаэкспорт» крепкого здоровья, благополучия, успешной реализации намеченных целей, удачи, легких и безопасных полетов!

Генеральный директор Д. МЕЛИКЯН

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ,
ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!**
В этом году авиакомпания «Трансавиаэкспорт» отмечает 25 – летие со дня своего основания. От имени коллектива государственного предприятия «Белаэроавиация» и себя лично сердечно поздравляю коллектив авиакомпании с этим знаменательным событием!

За годы своей работы авиакомпания «Трансавиаэкспорт» приобрела заслуженный авторитет на мировом рынке грузовых авиаперевозок.

Самолеты авиакомпании известны доставкой гуманитарных грузов в регионы стихийных бедствий, сложной военно-политической и эпидемиологической обстановки. Особой строкой в историю вписывается работа по гуманитарным программам ООН (WFP) международной организации «Красный Крест».

СЕГОДНЯ

С 2016 года авиакомпания начала эксплуатацию самолета «Боинг-747-300SF». Прошли под-

ПАМЯТЬ

Коллектив авиакомпании помнит 23 марта 2007 года как трагическую дату в своей истории – День памяти экипажа. В этот день погибли 11 человек при поражении самолета ИЛ-76 EW-78849 в небе Магодишо (Сомали), командир воздушного судна Игорь Леонидович Вашкевич.

готовку и допущены к полетам на новом для авиакомпании типе воздушного судна производства компании Boeing три экипажа, получили допуски к выполнению работ более 18 человек инженерно-технического персонала.

Можно с уверенностью сказать: новая техника, которая находится на службе у авиакомпании сегодня и которая, надеемся, будет поступать сюда в дальнейшем, – в надежных руках, потому что костяк предприятия составляют такие профессионалы, как командир авиационного отряда заслуженный пилот С.Н. Морозов, пилот-инструктор Н.В. Худяков, заместитель командира авиационного отряда М.В. Гресь, начальник инспекции безопасности полетов С.В. Красный, старший бортинженер В.А. Костяев, главный штурман С.А. Кузьменко, старший бортпроводник Д.В. Рассолько, начальник АТБ В.Н. Романов, начальник производства П.Н. Русак, начальник отдела инжиниринга Е.Н. Сухаревская, заместитель главного бухгалтера Т.А. Жук, начальник службы авиационной безопасности И.В. Чубанов, водитель ССТ И.Т. Ольшевский, ведущий специалист ПКС А.В. Смирнов и многие другие.

Сегодня в авиакомпании трудится около 300 человек, а ее структура представлена следующими подразделениями:

- авиационный отряд;
- авиационно-техническая база;
- производственно-коммерческая служба;
- финансово-экономические подразделения;
- другие подразделения обеспечения.

На балансе ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» находится 13 самолетов ИЛ-76, приобретен в собственность «Боинг-747-329SF».

ОРИЕНТИР – НА ЭКСПОРТ

ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» является экспортно ориентированным предприятием. Экспорт услуг в общем объеме реализации составляет более 90%. На мировом рынке работает почти 25 лет, имеет свою торговую марку и высокий рейтинг надежного партнера, выполняющего авиаперевозки в соответствии с международными нормами ИКАО.

Производственные мощности авиакомпании, учитывая приведенные выше технические данные, значительно превосходят потребность народного хозяйства Республики Беларусь.

В сентябре 2016 года из аэропорта Тяньцзинь (Китай) в аэропорт Каунас (Литва) была

выполнена первая перевозка грузов на самолете Boeing 747 по планируемой программе рейсов Каунас – Тяньцзинь – Каунас. И сегодня ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» реализует свои возможности на перспективном рынке авиаперевозок грузов в рамках реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

Основными задачами коллектива ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» являются дальнейшая реализация контрактов по гуманитарным программам ООН, выполнение перевозок грузов из/в Китайскую Народную Республику, совершенствование системы управления безопасностью полетов, отвечающей требованиям Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) и стандартам ИКАО, в целях выполнения показателей социально-экономического развития авиакомпании, доведенных Департаментом по авиации и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

ОТ ИЛА – К «БОИНГУ»

Несмотря на то что авиакомпания взяла курс на обновление парка самолетов и начала успешно его реализовывать, грузовые рамповые самолеты ИЛ-76ТД по-прежнему в строю и по-прежнему выполняют полеты по долгосрочным контрактам, заключенным с ООН («Всемирная продовольственная программа»), а также с международной организацией «Красный Крест» по доставке грузов в регионы, нуждающиеся в гуманитарной помощи: в страны Африки и Северной Африки. «Боинг» летает в страны Ближнего Востока и ЮАР, Северной Африки.

В Республике Беларусь Трансавиаэкспорт первым начал осваивать грузовые самолеты «Боинг-747». А вместе с ними и новые подходы в системе безопасности полетов, направленные на предупреждение возможных рисков в сфере авиационной безопасности. Это новая система управления качеством, которая должна обеспечивать европейские подходы к стандартам качества авиакомпаний.

Подходит к концу 2017 год, а с ним завершается и работа, которая позволит авиакомпании соответствовать европейским подходам к оценке функционирования системы управления качеством. Еще один важный шаг: завершающий этап проходит специальная процедура аккредитации авиакомпании для полетов в Европу, что позволит расширить географию полетов с учетом рынка перевозок в страны ЕС. Программу перевозок планируют осуществлять через Национальный аэропорт Минск, используя транзитные возможности Республики Беларусь в комбинированных перевозках грузов из Китайской Народной Республики различными видами транспорта.

ЕСТЬ ЕЩЕ ОДИН БОРТ!

Согласно бизнес-плану развития авиакомпании к эксплуатируемому сегодня самолету «Боинг-747-329SF «Классика» должны прибавиться еще два борта «Боинг-747-400». К слову, в отношении «Боинг-747-329SF» к 25-летию авиакомпании завершён выкуп его в собственность. Это радостное событие венчает уходящий год, а для коллектива авиакомпании является знаком, что путь, выбранный руководством, был верным и стал символом того, что новая машина проложит новый маршрут – курсом к успеху и благополучию.

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Поздравляем вас с юбилейным праздником! Вашей авиакомпании – 25 лет! Это и много, и мало. Но совершенно точно одно: ваш общий праздник – это праздник доблестных и отважных людей. Профессионалов с большой буквы, которые умеют никогда не сдаваться.

От всей души желаем вам здоровья, семейного счастья, интересной жизни, терпения и множества ярких моментов! Пусть дальнейший путь Трансавиаэкспорта будет светлым и долгим, пусть каждый полет проходит без сучка и задоринки! Желаем вам побывать во всех странах мира, пользоваться авторитетом и уважением среди коллег, уметь побеждать и стремиться к лучшему!

**Директор
ОАО «Авиакомпания Гродно»
О. КАЧАЛОВ**

**Елена ВИНОГРАДОВА
Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»**

По следам события

Пассажир № 4 000 000

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Пассажиром, которому выпал счастливый жребий, оказался минчанин Всеволод Беляев. Он прилетел в Минск из Санкт-Петербурга рейсом В2-940 авиакомпании «Белавиа». Несмотря на волнение, виновник торжества держался великолепно. Национальному аэропорту он адресовал благодарность за высокий профессионализм его работников. Оценил теплую и радушную атмосферу на бортах самолетов авиакомпании «Белавиа». И даже пошутил, что за 50 лет жизни ему нечасто выпадала удача становиться четырехмиллионным пассажиром. А еще поразил всех участников церемонии статистикой своих воздушных перемещений в 2017 году: 205 перелетов, причем 70 из них – на бортах «Белавиа».

Работает Всеволод Беляев менеджером в иностранной компании. Сфера деятельности связана с продажей медицинских инноваций на территории СНГ, Центральной и Средней Азии. В учебных центрах Беларуси организовано обучение врачей из этих регионов. Именно поэтому Всеволоду Валентиновичу приходится не только много летать самому, но и часто встречать в Национальном аэропорту Минск гостей со всех концов света.

Кроме всего прочего, Всеволод Беляев – первый заместитель председателя ОО «Белорусская федерация бокса», председатель Минского городского отделения республиканской федерации бокса, а также руководитель клуба любителей бокса имени Владимира Ботвинника. Так что давать интервью – дело для него привычное.

Всеволод Валентинович вспомнил, как на его глазах происходило становление столичного аэропорта, как в 1980-е годы пассажиры отправлялись в полет из примитивного ангара, как затем стал возводиться аэровокзальный комплекс, который особенно похорошел в период подготовки к чемпионату мира по хоккею. Сегодня здесь идет строительство второй взлетно-посадочной полосы, а значит, аэропорт продолжает развиваться и совершенствоваться. Его механизм великолепно отлажен и работает как часы.

Для пассажира № 4 000 000, конечно же, были приготовлены подарки. Генеральный директор аэропорта Дмитрий Меликан вручил ему сертификат на бесплатное обслуживание в VIP-зале аэропорта и фирменные сувениры, а начальник службы «Кэтеринг» аэропорта Олег Духнов преподнес еще и торт весом 4 000 000 миллиграммов.

От «Белавиа» Всеволод Беляев получил сертификат на билет бизнес-класса по сети маршрутов авиакомпании. Его вручил первый заместитель генерального директора по организации производства Глеб Пархамович.

Нельзя не сказать, что к своему четырехмиллионному пассажиру коллектив Национального аэропорта шел долгие годы, пла-

номерно наращивая пассажиропоток. В 2008-м впервые преодолели рубеж в один миллион, в 2013-м достигли двух миллионов, в 2016-м приросли до трех. О том, что в 2017-м выйдут на 4 миллиона, стало ясно еще в начале года, когда наметился значительный прирост пассажиропотока. А уже в ноябре с определенной долей уверенности можно было сказать, что произойдет это во второй декаде декабря.

– Арифметика здесь простая. Ежедневное количество пассажиров летом достигало 17–18 тысяч, в осенне-зимний период – 9–10 тысяч в сутки, – прокомментировал Дмитрий МЕЛИКЯН. На посту руководителя главной воздушной гавани страны он уже 12 лет. И никогда за все это время не прерывалась работа по наращиванию пассажиропотока.



– Мы участвуем практически во всех специализированных форумах в мире и Европе, в нашем и азиатском регионах с целью привлечения авиакомпаний и потока пассажиров к нам в аэропорт. Работа эта кропотливая и не сразу дает отдачу. Но результат все-таки есть, – констатирует Дмитрий Шаликович. – Текущий год завершается приходом на наш рынок двух новых авиакомпаний, в следующем появятся еще четыре. Если 12 лет назад здесь было около семи авиакомпаний, то в следующем их число увеличится до 24.

Тенденция роста пассажиропотока в последнее время – 20 и более процентов.

– Это очень высокие темпы, – подчеркивает Дмитрий Меликан. – Прежде всего, к такому росту должна быть готова инфраструктура. На следующий год мы прогнозируем рост на 10–15%. Рассчитываем, что новые авиакомпании придут со своим пассажиром и перераспределения рынка не произойдет.

Заместитель директора Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Артем СИКОРСКИЙ:

– Приятно отмечать такие рекорды. Это индикатор развития не только самой отрасли, но и всей экономики страны, увеличения деловой активности и мобильности населения.

4 миллиона – значительная прибавка. Она позволяет сделать вывод о том, что наша гражданская авиация растет более быстрыми темпами, чем авиация в мире в целом. Важная работа в этом направлении проводится авиакомпанией «Белавиа», которая очень активно развивается, обновляет флот, привлекает на свои рейсы все больше транзитных пассажиров.

Национальный аэропорт Минск также делает все возможное, чтобы транзитным пассажирам было максимально комфортно осуществлять здесь пересадки. Хорошие стыковки, удобные терминалы – это очень важно. Аэропорт Минск действительно превращается в международный хаб.

Коллектив предприятия продолжает лучшие традиции отечественной гражданской авиации и вносит свой важный вклад в развитие современной гражданской авиации Республики Беларусь. Обеспечивая безопасность и надежность полетов, специалисты авиакомпании подтверждают доверие заказчиков и статус надежного делового партнера. Сегодня грузовые тяжеловесы с государственным флагом Республики Беларусь на борту можно увидеть на аэродромах практически всех континентов мира. И это не может не вызывать гордость за наших коллег и белорусскую гражданскую авиацию в целом!

Мы восхищаемся профессионализмом специалистов авиаотряда и инженерно-технического состава авиакомпании, сплоченностью и верностью избранному пути всего коллектива.

В День рождения авиакомпании «Трансавиаэкспорт» желаем вам крепкого здоровья, оптимизма, счастья и благополучия, а также упорства и успехов в достижении новых высот!

**Генеральный директор
государственного предприятия
«Белэроавиация» Л. ЧУРО**

Чтобы в Мыково не мыкались

Жители деревни Верхнедвинского района страдали от разбитости улицы Октябрьской, граничащей с райцентром. Она – прямой путь в город, к месту работы и учебы многих сельчан, а дорожное покрытие износилось на нет. Обращение в райисполком за разрешением проблемы дало результат, к тому же помог дорожный сбор.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Еще в прошлом году была изготовлена проектно-сметная документация на капремонт этой улицы, и нынешней осенью проект реализован силами ДСУ № 4 ОАО «ДСТ № 1, г. Витебск». Новое асфальтобетонное покрытие проезжей части транзитной улицы, устройство тротуара, замена водопропускных труб и оборудование элементов безопасности, дорожных знаков и энерго-сберегающего освещения – все это не может не радовать сельчан да и местную власть. Общая сумма ремонта составила 185 тысяч рублей.

По словам заместителя председателя Верхнедвинского райисполкома Сергея Валковича, ремонт выполнен качественно и в срок, при этом подрядчик даже сумел удешевить стоимость проекта. А жители региона довольны еще и тем, что дорожный сбор идет в дело, принося пользу рядовым гражданам и сельским автовладельцам. Кстати, благодаря этому источнику финансирования в Верхнедвинске выполнялся ремонт двух участков на улице Ленинградской, в будущем году будет отремонтирована улица Советская, на очереди – Московская. Каждый сданный объект – настоящий подарок городу.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть утра 26 декабря, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 249 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около двух тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 877 учетных ДТП, в которых погибло 244 и был ранен 981 человек. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 985 ДТП, в которых 295 человек погибли и 1124 получили ранения.

За период с 19 по 26 декабря на республиканской сети зафиксировано 20 ДТП, в которых погибло пять человек и 20 получили ранения. При этом имело место шесть происшествий с участием пешеходов (погибло два и ранено четыре человека), два – с участием велосипедистов (ранено двое).

За выходные дни на республиканских дорогах произошло 5 ДТП, в которых было ранено 8 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.



Опять 125

«Вы позвонили на короткий номер дорожной службы республиканского предприятия автомобильных дорог «Минскавтодор-Центр»...»

125. Пользователям республиканских автодорог хорошо знаком данный номер телефона. В случае непредвиденных дорожных обстоятельств это – прямая связь с дежурно-диспетчерской службой РУП «Минскавтодор-Центр». Как и дороги, она работает круглосуточно и без выходных, все 365 дней в году. И так же круглосуточно на связи с центральной диспетчерской находятся диспетчеры всех дорожно-эксплуатационных управлений столичной области.

Новогодняя ночь не станет исключением, заверяет начальник службы Александр ЗАЙЦЕВ. Дежурство пройдет в штатном режиме.

Предварительный прогноз погоды на 1 января позволяет надеяться, что природные катаклизмы праздник не испортят. Ожидается плюсовая температура на фоне отсутствия осадков.

Специальный ежедневный прогноз на основании данных, предоставленных Белгидрометом, готовит для дорожных диспетчеров РУП «Белдорцентр». В помощь им также спутниковые системы навигации GPS, позволяющие отслеживать состояние техники на дорогах, и системы видеонаблюдения. Только на территории Минской области сегодня установлено 64 видеокамеры, работающие в режиме реального времени. 45 из них – управляемые, а значит, возможно существенное изменение ракурса обзора.

Как показывает практика, транспорта в новогоднюю ночь на дорогах становится меньше, что вполне объяснимо: автомобилисты тоже встречают Новый год. Как следствие, ДТП в эту ночь случаются нечасто. А еще многолетние наблюдения показывают, что на Новый год изменяется даже характер звонков на 125. Спустя несколько часов после боя курантов загулявшие граждане начинают активно заказывать по этому номеру... такси.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

На понтонной переправе

Временный мост через Припять планируется возвести до начала паводка.

Генеральный директор РУП «Гомельавтодор» Игорь Матвеев сообщил, что в районе Житковичей планируется возвести временный металлический мост накануне паводка. Уже определено место, где будет находиться это сооружение, а также тип конструкции. «Проектировщики должны еще разработать предложение, чтобы мост можно было разводить для пропуска теплоходов и других судов, идущих по Припяти», – отметил руководитель автодора.

Алексей ПЕКУН

Как передает информационное агентство БЕЛТА, необходимость строительства временного моста объясняется тем, что функционирующая сейчас понтонная переправа не выдержит ледохода. «В настоящее время движение по понтонному мосту осуществляется в обычном режиме. Как минимум до конца текущего года никаких форс-мажорных погодных аномалий не предвидится», – подчеркнул Игорь Викторович.

Реконструкция треснувшего моста через реку Припять на участке автомобильной дороги Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины начнется в 2018 году после завершения разработки

соответствующей проектно-сметной документации. В правительство направлены документы по включению объекта в Государственную программу по развитию и содержанию автомобильных дорог.

Что касается эксплуатации понтонной переправы, то с учетом характеристик самой переправы и временной подъездной дороги с щебеночно-гравийным покрытием установлены следующие параметры для движения транспортных средств:

- ограничение общей фактической массы транспортных средств – не более 40 тонн;
- ограничение осевой нагрузки – не более 10 тонн;
- ограничение дистанции между грузовыми транспортными средствами при

общей фактической массе от 20 до 30 тонн – не менее 50 метров, при общей фактической массе от 30 до 40 тонн – не менее 100 метров;

– скорость движения по понтонной переправе – не более 20 км/ч.

На понтонной переправе организовано реверсивное движение автомобилей со светофорным регулированием.

Для транспортных средств с параметрами, превышающими вышеуказанные, объезд осуществляется по республиканским автодорогам Р88, Р6 и М10 через Давид-Городок, Столин и Пинск, а также по автодорогам Р128, Р36, Р31 и М10 через Лельчицы и Мозырь. Об этом сообщает интернет-сайт РУП «Гомельавтодор».

Реконструкция М6

И для людей, и для животных

Заканчивается 2017-й. Продолжается второй этап реконструкции на одном из главных дорожных объектов этого года – автомобильной дороге М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги). Начальник отдела технологии и подготовки производства ОАО «ДСТ № 6» Александр ГУРБО рассказал собственному корреспонденту «ДБ» Светлане СМОЛЕЙ о ходе дорожно-строительных работ на участках автодороги общей протяженностью более 44 км, где задействованы филиалы предприятия.

Основание из асфальтогранулята по велосипедной дорожке (км 204) устраивают дорожные строители ДСУ № 30.

По контракту № 5 (км 197,7 – км 211) на всем протяжении участка длиной 12,9 км в текущем году завершены строительство новой полосы и реконструкция существующей с участками полной разборки и устройства новой дорожной одежды. В настоящее время движение транзитного транспорта осуществляется по нижнему слою покрытия на всем протяжении участка по построенной полосе.

За октябрь – ноябрь субподрядчиком ОАО «ДСТ № 4 г. Брест» силами ДСУ № 15 на разделительной полосе устроено более 6 км барьерного ограждения из монолитного бетона – оно впервые применяется на наших магистральных дорогах. За прошедший строительный период на объекте уложено 111,25 тыс. тонн асфальтобетонных смесей, на 2018-й осталось 36,8 тыс. тонн, из которых 34,1 тыс. тонн – ЩМСц.

Завершены работы по устройству подземного перехода из металлических гофрированных конструкций (МГК) для парнокопытных. В полном

объеме по объекту установлены шумозащитные экраны. Практически завершено устройство пешеходных дорожек, площадок отдыха и автобусных остановок. На них не-

обходимо будет в дальнейшем посадить деревья и кустарники, установить скамейки, столы, беседки.

Начаты работы по устройству ограждения из сетки, которое бу-

№ 65 осуществляет устройство временных объездов для строительства транспортной развязки у деревни Цыборы. В ближайшее время будет производиться сброс

УПТК ОАО «ДСТ № 6» приступило к строительству путепровода в районе деревни Гостиловцы, где появится новая транспортная развязка. Сейчас выполнены

подготовительные работы: сделаны все рабочие площадки, обустроен и оформлен стройгородок. Устроены опоры путепровода № 1 и 3, ведутся работы по устройству опоры № 2. Также на данном контракте на условиях субподряда на мосту через реку Дитву в соответствии с графиком работает филиал «МСУ № 7» ОАО «Мостострой».

Все строительные работы на автодороге производятся качественно. Испытания по определению степени уплотнения дорожной одежды и другие необходимые измерения выполняют лабораторные посты ОАО «ДСТ № 6», которые находятся на каждом объекте. Постоянно осуществляет приемку материалов и контроль качества работ и материалов инженерная служба РУП «Белдорцентр».

После завершения реконструкции трасса длиной 272 км станет четырехполосной и получит статус первой категории, по ней можно будет ехать со скоростью до 120 км/ч. Ожидается, что по обновленной М6 будет проходить около 20 тысяч машин в сутки.

Устройство шумозащитного экрана на км 199 выполняет ДСУ № 24.



Асфальтобетонное покрытие пешеходной дорожки на км 218 выполняет ДСУ № 18.



Путепровод на транспортной развязке у д. Гостиловцы: устройство СВСУ и монолитной насадки на опоре № 3 работниками УПТК.

дет препятствовать выходу животных на проезжую часть. Для обеспечения безопасности движения на участке км 202 – км 208, где устраивается ограждение, на зимний период планируется разделить транспортные потоки по направлениям.

По контракту № 7 (км 165 – км 173) на условиях субподряда у ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель» работают филиалы ОАО «ДСТ № 6» – дорожно-строительные управления № 28 и № 65. В настоящее время ДСУ № 28 выполняет отсыпку конусов для устройства опор № 1 и 6 на путепроводе через железную дорогу. ДСУ

движения на эти объезды, что позволит приступить к монтажу металлических гофрированных труб основного хода и устройству опор путепровода.

По контракту № 8 (км 173 – км 197,7) работы выполняются в соответствии с графиком и требованиями технических нормативных правовых актов. Завершены подготовительные работы, устроены необходимые объезды и уширения, смонтированы металлические гофрированные трубы на новой полосе. Заканчиваются земляные работы по отсыпке земполотна. Точным методом ведется устройство щебеночного основания с использованием отфрезерованного асфальтогранулята. Уже уложено 3,6 км верхнего слоя основания из асфальтобетонной смеси ЩКПг.

Профессионалы



Спасибо Миронову!

За штурвалом строительной техники он, бывший шофер, уже дюжину лет и давно с ней на «ты». Освоил ее по приходе в Лиозненское ДРСУ № 107. Руководство дорожной организации высоко ценит его профессионализм и ответственность, бережное отношение к технике.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Начальник ДРСУ Леонид Снарв не сомневается: если автогрейдер еще на ходу, то лишь благодаря заботе и вниманию со стороны машиниста Александра Миронова. Этот агрегат самортизирован уже дважды и давно был бы списан в утиль, если б не золотые руки машиниста, частенько жертвующего для исправности родного до последнего винтика механизма собственным досугом. Дорожникам приходится каждую машину беречь как зеницу ока – не так часто, не говоря уж об интенсивности, обновляется машинно-тракторный парк. Финансовые сложности вынуждают экономить, зато с какой рачительной стороны проявляют себя люди – настоящие хозяева, а не временщики.

Непростая работа у них, и каждый делает ее с любовью. Таков и Александр Иванович. – Приятно, когда люди благодарят за труд. А мы стараемся действовать в интересах населения. И профилировать дорожное полотно тоже чаще, чем заложено в нормах: по мере необходимости. Надобность в моих услугах на сельской дорожной сети особенно ощутима после ненастья, в распутицу. Впрочем, в теплое время года мой автогрейдер задействован на многих объектах, например, для профилирования или подготовки земляного полотна под асфальтоукладку. Минувшим летом вместе с коллегами был командирован в горпоселок Копысь Оршанского района на реконструкцию участка местной дорожной сети. Придет зима – забот прибавится. Начнутся ночные смены по расчистке дорог нашего района для безопасного движения днем. Дело привычное, – улыбается Александр Иванович.

А дома будут ждать его с нетерпением жена и сын. Дочь уже взрослая и работает в Орше, потому с семьей видится реже. Но главное, что с благодарностью в адрес автогрейдериста помчат по расчищенным им путям-дорогам автомобилисты на радость сельчанам, пуще всего опасаящимся в лютую стужу отрыва от «большой земли».

Идем на подъем!

Бешенковичскому ДРСУ – 60 лет



В разные периоды существования филиала «Бешенковичское ДРСУ № 110» КУП «Витебскоблдорстрой» район прирастал автодорогами по-разному.

Если за четыре первых десятилетия местная дорожная сеть прибавляла в среднем по 15–20 километров в пятилетку, то начало нынешнего века отмечено резким рывком. Протяженность обслуживаемых дорог увеличилась едва ли не вдвое за счет поставленных на баланс филиала внутрихозяйственных транспортных артерий, в большинстве своем весьма далеких от стандарта по качеству. А в целом с момента создания ДЭУ № 110, обслуживавшего в 1958 году 120 километров автодорог, их протяженность возросла до 513 километров. При этом лишь 11,3 процента составляют асфальтированные, остальные – гравийные и грунтовые, за исключением 22,5 километра «бетонки».

Не в лучшие времена досталось коллективу это богатство. В условиях затяжного экономического кризиса, не обошедшего и Беларусь, содержание сети становится все труднее. И не только потому, что растут стоимость материалов и неумолимо стареет техника, но и в силу снижающегося по объективным причинам кадрового потенциала.

– Машинно-тракторный парк, как и парк специальных дорожно-строительных машин, стопроцентно самортизирован, а некоторые экземпляры даже неоднократно. Стараемся поддерживать имеющуюся технику в рабочем состоянии, хотя обходится это недешево. К сожалению, с падением по экономическим причинам престижа профессии дорожника молодежь идет в отрасль не так охотно, как прежде. Предложить выпускникам вузов и колледжей да и механизатору или водителю практически нечего: ни квартиры, ни нового автогрейдера или автомобиля, ни высокой зарплаты. С огромной благодарностью в этой связи хочется сказать работникам предприятия, большинство которых – ветераны: спасибо за труд, терпение, усердие и верность избранному делу. На этих

людях держится дорожная сеть района, – искренне признается руководитель Бешенковичского филиала КУП «Витебскоблдорстрой» Павел Чернявский. – Все мы очень надеемся на подъем, который должна вызвать реализация Государственной программы «Дороги Беларуси» в части увеличения объемов финансирования местной дорожной сети. Нам, в частности, предусмотрено на будущий год выделение около 600 тысяч рублей на текущий ремонт шести километров автодорог с асфальтобетонным покрытием. Выполним его на наиболее проблемных участках. Вообще, поворот правительства лицом к дорожникам вселяет оптимизм и стимулирует желание трудиться еще лучше.

Входящем, пусть и не самом удачном в истории предприятия, году бешенковичские дорожники приложили



Павел ЧЕРНЯВСКИЙ встречает первый юбилей предприятия в ранге начальника.

– Это позволило решить и социальные вопросы, что немаловажно для региона, который не изобилует промышленным производством. К слову, у себя в районе мы занимались в основном содержанием дорожной сети. Текущий ремонт выполнен всего на километровом участке подъезда к деревне Застаринье от магистрали М3: это устройство выравнивающего асфальтобетонного слоя с поверхностной обработкой на цементобетонной дороге. Кроме того, весной благоустроили территорию фармацевтического предприятия СООО «НатиВита», – продолжает Павел Иванович. – Больше точек приложения оказалось в других регионах Витебщины. Наше ДРСУ было задействовано наряду со многими филиалами облдорстройа в реконструкции уличной сети горпоселка Копысь Оршанского района, подготовке к областному «Дожинкам» Дубровно. В поселке Руба Витебского района реконструировали тротуары на объекте коллег из ДРСУ № 144. В Новополоцке создавали уличную сеть в новом микрорайоне индивидуальной жилой застройки. Не исключено, что в 2018 году работы там продолжатся.

УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ФИЛИАЛА «БЕШЕНКОВИЧСКОЕ ДРСУ № 110» КУП «ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ»!

В декабре исполняется 60 лет со дня основания нашего предприятия. Примите поздравления с этой знаменательной датой и самые искренние пожелания коллективу высокой работоспособности, обеспеченности современной специальной дорожно-строительной техникой, постоянной потребности в ваших профессиональных услугах как в районе, так и за его пределами, щедрого государственного финансирования объектов районной дорожной сети и возвращения былого престижа и авторитета отрасли.

От души желаю каждому сотруднику филиала крепкого здоровья, семейного благополучия, личного счастья и, безусловно, покорения новых профессиональных высот!

Самые теплые поздравления и пожелания от бешенковичских дорожников – коллегам, отмечающим нынешней зимой 60-летний юбилей создания ДЭУ, реформированных позднее, как и наше, в ДРСУ, из Лиозно, Городка, Дубровно, Россон и Шарковщины. Сплоченности, солидных производственных достижений, завидной экономической составляющей вашего успеха на ниве строительства, ремонта и содержания автодорог всем коллективам-юбилярам!

Начальник ДРСУ № 110 П. ЧЕРНЯВСКИЙ

все усилия к поискам заказчиков, а значит, профильных объектов, обеспечивающих коллектив работой.

С большим воодушевлением ожидал коллектив ДРСУ № 110 юбилей, но отметил его довольно скромно, как говорится, по средствам. В актовом зале прошло торжественное собрание, на котором главный инженер КУП «Витебскоблдорстрой» Сергей Филоненко поздравил всех со знаменательным событием и вручил ценный подарок коллективу, а также почетные грамоты и премии передовикам производства.

Выступил перед собравшимися и бывший начальник филиала Леонид Рымашевский, почетный дорожник I степени. 44 года верой и правдой служил он Бешенковичскому ДРСУ, при этом 34 из них был его руководителем. Сыновья Леонида Павловича, которые пошли по стопам отца, достойно представляют семейную династию в дорожной отрасли Придвинья. Кстати, династии у дорожников – явление распространенное. В былые времена дети с гордостью ступали на избранный когда-то отцами стезю дорожника.

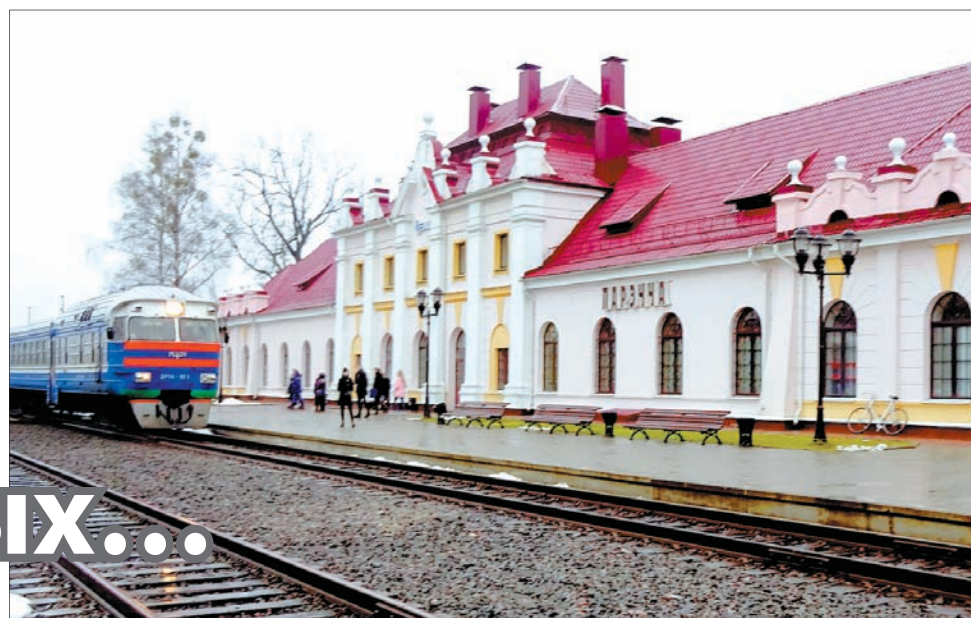
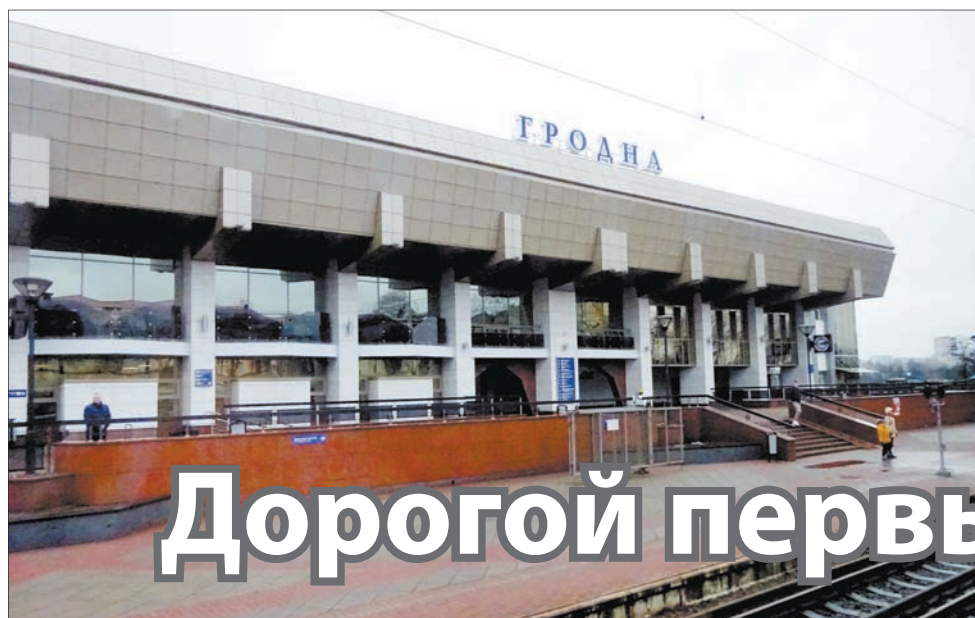
Павел Чернявский охотно называет бешенковичские династии. Это семьи: мастера по содержанию дорог Алексея Кучинского (его отец Григорий Сидорович 40 лет трудился дорожным мастером, а мать Нина Михайловна – 34 года инженером ПО и диспетчером); машиниста экскаватора Сергея Варкулевича (его отец Владимир Захарович 34 года работал механизатором, половину этого срока филиалу отдала мать Татьяна Николаевна).

– Представляя к заслуженным наградам лучших из лучших, трудно было выбирать – практически все члены коллектива добросовестные, опытные, преданные делу и работающие по два-три десятилетия. Только лестных слов и искренней благодарности заслуживают машинисты автогрейдера Владимир Семенюга и Александр Булыня, водитель автобуса Владимир Архипов и машинист погрузчика Владимир Насыр, старший мастер и однофамилец первого начальника тогда еще ДЭУ-110 Владимир Кухто и инженер по качеству Татьяна Артюх, начальник сектора механизации и автотранспорта Михаил Мороз и главный бухгалтер Светлана Ворохобко, дорожный рабочий Анатолий Коваленок и водитель Владимир Аскеро, водители МАЗов Алексей Горбачев и Руслан Барановский, Дмитрий Курмель и Константин Усов, механизаторы Олег Пилипенко, Рустам Насыр, Сергей Павленок и дорожный мастер Алексей Кучинский, энергетик Вячеслав Казак и электрик Дмитрий Куимов, газоэлектросварщик Сергей Серегин и многие другие. Если материальное вознаграждение удалось выплатить не всем, то на моральное по праву претендует каждый. И я очень признателен родной газете за предоставленную возможность это сделать, – говорит в заключение беседы Павел Чернявский.

Между прочим, для него, как и для коллег-ветеранов, газета действительно родная: все 11 лет работы в ДРСУ № 110 (сначала в должности главного инженера, а с 2015-го – начальника, когда сменил на этом посту тяжело заболевшего Павла Яковлева) он не расстается с печатным органом дорожников. Считает его не только трибуной, но и советчиком, другом.

Желаем всем бешенковичским дорожникам еще многие годы оставаться нашими постоянными читателями, успешно и плодотворно трудиться на благо родного района и области, совершенствуя местную дорожную сеть.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»



Дорогой первых...

Окончание. Начало на стр. 2

Сегодня областной центр и станцию IV класса Поречье связывает дизель-поезд. В день из Гродно до Поречья и Узбережи и обратно курсирует шесть пар дизель-поездов.

О жизни 155-летней давности напоминают здание депо, нынче жилое, а также здание станции, сохранившееся практически в своей первоначальной форме. О его полтора-два столетия в своем возрасте свидетельствуют архитектурные особенности – фасады, широкие стены, сводчатые окна, потолки пятиметровой высоты.

О значимом для белорусской железной дороги событии 1862 года говорят установленные в декабре 2012-го памятный знак и уменьшенный макет первого паровоза, который провел первый поезд из Санкт-Петербурга в Варшаву. А еще музейная экспозиция в здании станции, где на небольшой площади разместились немало интересных экспонатов. В их числе – редкие фотографии и документы, подаренные начальником белорусской магистрали Владимиром Морозовым: старая карта железных дорог дореволюционной России и медальоны с барельефами всех руководителей Российских железных дорог. Свои почетные места занимают: рельса конца XIX века, отлитая на демидовском заводе; форма кондуктора и начальника станции XIX века; макет железной дороги с мостом; телеграфный аппарат Морзе; керосиновые и свечные сигнальные фонари; станок для соединения болтов: старый путевый шаблон; рельсорезный станок Робеля, особенно пользующийся интересом у приходящих на экскурсию школьников. Среди посетителей музея – отдыхающие близлежащих санаториев «Поречье» и «Озерный», базы отдыха, детских оздоровительных лагерей, гродненские школьники, любители истории и железных дорог.

В книге отзывов можно найти благодарственные слова жителей Беларуси, Украины, Польши, России. Немалая заслуга в этом – руководство станции Гродно, а также начальника станции Поречье Василия Лазаренкова, зачастую выступающего в роли экскурсовода. Родом он со Смоленской области, в Поречье уже 25 лет. Сначала работал дежурным по станции, а в 2001-м возглавил ее. Серьезно увлечен историей, в том числе железной дороги и региона. Поэтому его рассказ порой становится настоящим путешествием в прошлое. А поведать Василий Федорович может немало интересного:

– Поречье ведь строилось как крупная станция. Были возведены ремонтное депо с поворотным кругом, пакгауз, а также несколько служебных домов для персонала. И это неудивительно. В середине XIX века

здесь размещался крупный лесопильный завод. А вывоз древесины в Европу – дело доходное. Поэтому по распоряжению царя Николая I дорогу из Санкт-Петербурга в Варшаву провели через здешние места. Поречье тогда было весьма популярным у пассажиров, так как находилось в 20 км от курортного города Друскеники. Правда, от него до Поречья добирались на конных повозках, стоянка которых размещалась на привокзальной площади. Железнодорожное сообщение до знаменитой здравницы открылось лишь в 1934 году. Тогда же Поречье стало узловой станцией.

В середине XIX века здесь было достаточно оживленное место: помимо станционных объектов и лесопильного завода, по выходным и праздникам работал рынок, действовал клуб с библиотекой, драматической студией и оркестром.

Стены здания станции, которое сегодня является символом не только агрогородка Поречье, но и всей белорусской магистрали, видели многое. Возможно, и предводителя восстания 1863 года Кастуся Калиновского. К слову, среди строивших дорогу крестьян, а также французов и поляков были и те, кто поддерживал национально-освободительное движение. В бытность СССР сюда любил приезжать кинематографисты. Железнодорожный вокзал Поречья можно увидеть в фильмах «Зимородок» Вячеслава Никифорова, «Двое на острове слез» Виктора Дашука, «Живой срез» и «Меня зовут Ар-



Второе поколение династии Мазюк: Андрей, Иосиф и Валерий

лекино» Валерия Рыбарева и других. До 1994-го станция находилась в составе Прибалтийской железной дороги.

Возведение магистрали, поведал Василий Федорович, началось со стороны как Санкт-Петербурга, так и Варшавы. Весь путь длиной более 1000 верст разделили на 8 отделений. К строительству железнодорожного полотна, которое курировали французские инженеры, привлекались в основном крестьяне окрестных деревень, объединенные в мужицкие артели. Это

был поистине подвиг. Ведь работали мужики примитивными инструментами в любых погодных условиях, жили в тесных бараках.

Среди тех, кто строил первый на территории Беларуси железнодорожный участок Гродно – Поречье, а затем был ремонтным рабочим, – Леон Мазюк, родоначальник известной и одной из старейших на белорус-

ско было совершить в вагонах I–IV классов. В купе вагонов I класса помещалось 8 человек, которые попадали туда прямо с перрона. В экспрессах были еще и спальные вагоны. Путь из Поречья в Гродно стоил 15 копеек, что по тем временам составляло приличную сумму. Первые паровозы для дороги строились за границей. Для обслуживания товарных поездов магистраль первоначально приобрела 103 двухцилиндровых паровоза типа 0-3-0 серии Г. Их в 1857 году построили на заводе Шарп-Стюарт в Манчестере. Затем такие локомотивы производились во Франции и Бельгии.

Мой путь из Поречья в Гродно, конечно, отличался от поездок полтора-два столетия давности. Хотя обстановка за окном, как мне кажется, совершенно не изменилась. Та же почти нетронутая природа, кое-где встречающиеся старые деревянные домики путевых обходчиков. Другое дело – Гродно. Сегодня это – крупный железнодорожный узел, в состав которого входят станции Гродно, Аульс,

Лососно, Брузги, Поречье. С тех пор здесь многое изменилось. Появление в 1862 году железнодорожной линии серьезно повлияло на экономическое развитие Принеманья.

Вскоре после начала строительства магистрали Санкт-Петербург – Варшава в Гродно было построено деревянное здание вокзала. В 1868 году его сменило другое, больше напоминающее дворец или ратушу, ставшее подлинным украшением и визитной карточкой города, который тогда был преимущественно деревянным. В 1986-м был построен новый железнодорожный вокзал. Трехэтажное здание из стекла, алюминия и бетона удачно вписалось в общий ансамбль прилегающей площади. Вместимость помещений вокзала рассчитана на 1000 пассажиров со среднегодовым потоком 1,5 миллиона человек. Здесь также действуют таможенная и пограничная зоны, есть железнодорожные пути колеи 1520 мм и колеи 1435 мм. Ежедневно вокзал обслуживает до 10 тысяч человек. Из Гродно поезда отправляются в европейском направлении, а также в Минск, Москву, Лиду, Витебск, Гомель. Кроме того, к станции примыкают подъездные пути, выполняется грузовая работа.

Сегодня, спустя 155 лет после открытия железной дороги из Санкт-Петербурга в Варшаву, есть немало людей, которые стремятся проехать по первому в Беларуси железнодорожному участку и увидеть собственными глазами самую старую на магистрали станцию, которая, надо отдать должное железнодорожникам, хорошо сохранилась. Ее начальник Василий Лазаренков очень надеется в ближайшее время попасть в Центральный государственный исторический архив Литвы, чтобы узнать о своей станции еще больше.



Начальник станции Поречье Василий ЛАЗАРЕНКОВ

ской магистрали династии, насчитывающей шесть поколений. Ее общий трудовой стаж – порядка 400 лет. Сегодня в Поречье живут и трудятся его потомки-путейцы.

– По стопам прапрадеда пошли мои прадед Иосиф и дед Иосиф, который с 1916 года был путевым рабочим, – рассказывает дорожный мастер Волковысской дистанции пути Иосиф Мазюк, для которого Поречье – особое место. – Дело отца продолжили дети Бронислав, Иван, Янина, Данута и Ядвига, а также мой отец Станислав, бригадир пути. На магистрали он – с 1944 года, начинал после освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков. Вместе с двоюродным братом бригадиром пути Валерием Брониславовичем мы представляем пятое поколение нашей путевой династии. Брат Тадеуш (сын Ядвиги) – оператор дефектоскопной тележки в нашей дистанции пути, а дочери дяди Ивана Людмила и Валентина трудились оператором при дежурном по станции Гродно и коммерческим агентом на станции Брузги соответственно. Мой сын Андрей остался верен путевой профессии. Он – бригадир пути, сын Валерия Александр – слесарь локомотивного депо Лида. Сыновья Людмила Олег и Андрей – путеец и машинист.

Возможно, Леон Мазюк был и в числе пассажиров первого поезда из Санкт-Петербурга в Варшаву или провожал его, стоя на перроне. Кстати, тогда поездку мож-

Журналист исследует проблему

Миссия невыполнима?

Окончание. Начало на стр. 4

ВСЕ, ЧТО ДВИЖЕТСЯ...

Первый шаг навстречу автомобилистам уже сделан. Совет Министров Республики Беларусь принял Постановление от 6 декабря 2017 г. № 933, которым вносятся изменения и дополнения в Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении (утверждено Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630). Документом скорректирован перечень случаев, при которых работник УП «Белтехосмотр» переносит отметку в документ (сертификат) о прохождении гостехосмотра: в частности, при внесении изменений в свидетельство о регистрации транспортного средства (техпаспорт); выдаче дубликата свидетельства о регистрации транспортного средства; выдаче нового документа (сертификата) о прохождении гостехосмотра; госрегистрации транспортного средства новым собственником в период действия разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Ранее последний пункт вызывал недоумение автолюбителей. Им было совершенно непонятно, как могло измениться техническое состояние транспортного средства при смене владельца.

Предлагаемая автолюбителями схема включения дорожного сбора в стоимость топлива (кто больше ездит, тот больше платит), по подсчетам специалистов «Белнефтехима», поднимет цену на заправках более чем на 10 процентов, что негативно скажется на уровне инфляции и теоретически может привести даже к поставкам топлива из-за рубежа по серым схемам.

ИТ НАМ В ПОМОЩЬ

Миссия – подсчитать количество регулярно движущихся по нашим автодорогам транспортных средств – оказалась невыполнимой. Чтобы получить хотя бы приблизительные цифры, нужно не только совместить базы данных организаций разных ведомств по отдельно взятым параметрам, но и учесть менталитет тех, для кого закон не писан. Сегодня все базы трудно «наложить друг на друга».

В последнее время у нас много говорится о превращении Беларуси в IT-страну. Работа с огромным количеством данных – это и есть задача программистов.

Ведь если помечтать, то вопрос дорожного сбора теоретически можно решить красиво и справедливо. К примеру, подключить все автомобили к единой системе навигации, которая бы в автономном режиме в конце года каждому авто владельцу и не только ему предоставляла отчет: сколько километров он проехал, когда и по дорогам каких категорий. Можно даже в виде графика. Ездишь по асфальту – одна сумма, по гравийке – другая, по деревне, где яма на яме, – третья. Сломалась машина – за дороги не платишь, платишь только за ремонт. Все по-честному, без обмана.

Вопрос только – в стоимости реализации такого проекта.

Выставки

В канун Христова Рождества

В Гомеле, во Дворце культуры железнодорожников, 15 декабря состоялось открытие выставки «О Тебе радуется...». Экспозиция представляет иконы и книги из фондов Гомельской епархии.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Подробности читайте на нашем сайте:

transport-gazeta.by
Фотофакт

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

В Могилеве, в столице профессионального юмора, состоялся финал Клуба веселых железнодорожников. Мероприятие вновь доказало: на стальной магистрали работают люди не только трудолюбивые, но и очень талантливые.

Нынешняя игра была посвящена 155-летию Белорусской железной дороги – большому празднику для каждого, кто имеет отношение к магистрали.

Подробности – в следующем номере «ТВ».

Твои люди, Минтранс


Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

– Главная наша обязанность – выполнение плана полетов, – говорит начальник КНО Виктор Фидельский. Но это как раз и есть чрезвычайно многогранное понятие, объединяющее множество самых разнообразных действий.

Как отцентрировать самолет, в порядке ли документы у пассажиров, доставлено ли на борт питание, какая стыковка рейсов у транзитных пассажиров, отправляются ли в полет пассажиры с особенностями, например с инвалидностью?

В составе подразделения – несколько отделов и групп (организации производства, автоматизированных отправок, паспортно-визового контроля, расчета центровочных данных, розыска багажа и другие). У каждого – свои специфические функции, позволяющие обеспечи-

вать безопасность полетов на высоком уровне.

– Если все идет гладко, мы не вмешиваемся, просто отслеживаем ситуацию, – поясняет Виктор Фидельский. – Но зачастую на вылете/прилете могут возникнуть вопросы, которые необходимо решать очень оперативно.

Вот только один пример. Осадки и отрицательные температуры могут повлечь за собой обледенение воздушных судов. В таком случае на предполетную подготовку самолета потребуются гораздо больше времени.

Работники КНО посменно присутствуют в аэропорту 24 часа в сутки. Поэтому для них и ночь на Новый год – такая же рабочая смена, как и все остальные.

И все же, как признает руководство службы, есть у новогодней ночи свои особые приметы. Пре-

Безопасность в небе начинается на земле.

Для авиаторов это – аксиома, многократно проверенная на практике. И в этом смысле трудно переоценить значение специального подразделения авиакомпании «Белавиа» – комплекса наземного обслуживания.

жде всего, очень существенное снижение количества пассажиров на бортах. Случается, в самолете совершают перелет всего три-четыре человека. И тогда в салоне воздушного судна создается действительно очень камерная и теплая обстановка. Бортпроводники имеют возможность уделить больше внимания каждому пассажиру. По случаю праздника их угощают шампанским и даже предлагают улучшенное питание.

А иногда на бортах происходят и очень удивительные вещи. В авиакомпании до сих пор вспоминают молодого человека, который решил встретить 2016 год в воздухе. Исключительно для этого он приобрел билет на ночной рейс в Москву, а потом обратным рейсом вернулся в Минск. К сожалению, история умалчивает о том, как отразилось это на его жизни в новом году...

Граница – таможня

Новое в новом году

Пресс-конференция, посвященная вступлению в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, состоялась 21 декабря в Государственном таможенном комитете. Участие в мероприятии приняли первый заместитель председателя ГТК Владимир Орловский, представители ГТК и таможен.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Как отметил в начале своего выступления Владимир Николаевич, Таможенный кодекс ЕАЭС вступит в силу с 1 января 2018 года. В этом документе основной акцент сделан на информационном взаимодействии между таможенными и иными государственными органами, а также субъектами внешнеэкономической деятельности. Закреплено использование в деятельности таможенных органов механизма «единое окно».

Кроме того, в качестве приоритета определено электронное таможенное декларирование. Подача декларации на товары на бумажном носителе будет исключением, а не правилом, как это заложено в действующем Таможенном кодексе.

В числе новшеств – реализация возможности совершения таможенных операций не только должностными лицами таможенных органов, но и информационными системами; представление предварительной инфор-

мации в виде электронного документа; возможность использования автомобильных транспортных средств международной перевозки во внутренних перевозках по территории ЕАЭС и другие.

К слову, Таможенный кодекс отвечает основным принципам и целям функционирования Евразийского экономического союза, способствует защите экономических интересов Республики Беларусь. Он также позволит повысить эффективность таможенного контроля, ускорить порядок совершения операций как таможенными органами, так и участниками ВЭД, внедрить передовые методы таможенного администрирования.

Разработка нового кодекса велась с 2013 года рабочей группой по совершенствованию таможенного законодательства, а также созданной при ней экспертной группой. В состав групп вошли представители не только органов государственного управления государств – участников ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии, но и бизнес-кругов.



Советы врача

Тыква, рыжая волшебница

Осенью мы потребляем дары, выращенные нами или другими людьми в наших же широтах. Природа дает их не зря – многие очень и очень полезны. В том числе тыква. Когда-то она «дошла» до нас из Америки и с тех пор остается популярным продуктом народной кухни. Причем весьма целебным.

Мякоть настоящей рыжей волшебницы – сложный витаминно-минеральный комплекс. Из витаминов преобладает бета-каротин. В тыкве его даже больше, чем в моркови. Содержатся также витамины С, В, В2, РР, Е, много калия, кальция, железа, магния, меди, цинка, кобальта, кремния и фтора.

Мякоть тыквы больше всего подходит для диетического питания, потому что в ней мало грубой клетчатки и органических кислот, что позволяет использовать ее в пищу даже людям с воспалительными заболеваниями желудка и кишечника. Тыква полезна при железодефицитной анемии, поскольку в ней – большое количество минеральных веществ, участвующих в кроветворении: железо, медь, кобальт и цинк. А ее семечки содержат полезные жирные кислоты, органические кислоты и витамины.

Грех такой полезный и диетический продукт не использовать желяющим сбросить вес. Здесь польза тыквы неоценима. Она низкокалорийная и выводит из организма шлаки и лишнюю жидкость. А то, что в ней столько витаминов и микроэлементов, – находка для худеющих, ведь диеты не обеспечивают всех нужных организму веществ.

Надо учитывать, что тыквы бывают зимние и летние: летние – с более мягкой, нежной мякотью, зимние – более плотные и внутри, и сверху. Для хранения надо выбирать здоровые, неповрежденные зимние экземпляры среднего размера. Чем тыква меньше, тем она вкуснее.

Людмила НОВИК,
валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»



К новогоднему столу

2018-й – год Собаки, а она жизнерадостна и всеядна. Поэтому повар речного порта Бобруйск Юрий БЕЛУГА советует встречать Новый год за праздничным столом с большим разнообразием блюд. Тогда вы хорошо накормите хозяйку года, и вам будет сопутствовать удача.



Рецепты от кока Белуги

Собака любит мясо. По вкусу ей рыба (следите, чтобы не было косточек), морепродукты и даже грибы. Желтая Собака одобрит, если на столе будут овощи, фрукты, вкусные десерты и напитки. Вот только от сильногазированных – кваса, лимонада и пива – она будет не в восторге. Да и от крепких спиртных тоже.

Как профессиональный повар со стажем Юрий Белуга рекомендует приготовить салат из креветок и ананаса под названием «Собачья радость». Поверьте, это несложно. Зато восторг от этого блюда вам и вашим гостям гарантирован. И собака будет довольна.

Итак, состав: 1 авокадо, 150 граммов очищенных креветок, 2 куриных яйца, консервированный ананас, 150 граммов твердого сыра, специи, майонез по вкусу.

Приготовление: окуните очищенные креветки в кипящую подсоленную воду на 5-минут, затем откиньте их на дуршлаг и остудите. Авокадо очистите от кожуры, удалите косточку и нарежьте небольшими кубиками. Отваренные яйца натрите на крупной терке. На ней же натрите часть сыра. Вторую – оставьте для декора. С консервированного ананаса слейте жидкость и нарежьте его мелкими кубиками. Все ингредиенты пере-

мешайте в миске, добавьте специи по вкусу и заправьте майонезом. Выложите салат на плоское блюдо в виде косточки и со всех сторон посыпьте его тертым сыром или яичным белком. Оригинальный новогодний салат готов!

Юрий Белуга предлагает также приготовить курицу, фаршированную грибами. Курочка получается невероятно нежной, сочной и румяной. И к тому же готовится исключительно просто и вкусно.

Вам понадобятся свежая курочка весом около одного килограмма, 300 граммов шампиньонов, пара луковиц, два зубчика чеснока, три столовых ложки масла растительного, соль и перец.

Лук мелко порубите, грибы нарежьте кусочками. Соедините шампиньоны с луком, посолите, поперчите и перемешайте. Затем нафаршируйте грибами подготовленную курицу и закрепите зубочистками. После этого в растительное масло выдавите чеснок, посолите, поперчите и этой смесью натрите курицу. Положите ее в рукав для запекания, поместите его в нагретую до 200 градусов духовку и готовьте на протяжении полутора часов.

Хорошего вам настроения и приятного аппетита! Счастливого Нового года!

Подготовила
Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ УСТАНОВКЕ НОВОГОДНЕЙ ЕЛКИ

РЕКОМЕНДАЦИИ

-  уберите ковры
-  установите елку подальше от отопительных приборов, батарей, телевизора
-  закрепите елку на устойчивой подставке
-  используйте электрическую гирлянду только заводского изготовления
-  отключайте электрическую гирлянду от сети ночью или уходя из квартиры
-  вовремя убирайте осыпавшуюся хвою



ЧТО ДЕЛАТЬ, если елка загорелась

ВАЖНО!
Не оставляйте включенной электрическую гирлянду без присмотра

-  звоните по телефону 101 или 112
-  отключите электрическую гирлянду от сети
-  опрокиньте елку на пол, накройте плотной тканью (пледом, ковром)
-  если справиться с огнем не удалось, покиньте помещение, закройте двери

МИНИСТЕРСТВО ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПИРОТЕХНИКИ

РЕКОМЕНДАЦИИ

приобретайте пиротехнические изделия только в специализированных магазинах








требуйте сертификат качества и инструкцию на русском (белорусском) языке

изучите инструкцию перед применением

запускайте пиротехнику на пустыре, вдали от машин и жилых домов

ВАЖНО!
Запускать пиротехнические изделия должны только взрослые

ЗАПРЕЩАЕТСЯ

-  держать зажженные пиротехнические изделия в руках
-  направлять пиротехнику в сторону людей
-  наклоняться над зажженным или несработавшим изделием, пытаться зажечь его повторно
-  запускать пиротехнику в местах массового скопления людей, при сильном ветре
-  разрешать использовать пиротехнику детям
-  использовать пиротехнику в жилых помещениях
-  носить пиротехнику в карманах

МИНИСТЕРСТВО ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Казахстан

Пока бесплатно

На улицы Алматы вышел 18-метровый электробус производства немецкой фирмы Eurabus. В мире таких всего шесть. Пока не завершится процедура оформления транспортного средства, перевозиться пассажиры на нем будут бесплатно. В дальнейшем стоимость проезда сделают обычной для города, сообщает Tengri.News.

Маршрут электробуса ориентирован на туристов. Он проходит мимо основных достопримечательностей города: Медео, «Достык Плаза», Центрального стадиона, театра им. Ауэзова, цирка, Дворца Республики, парка им. 28 гвардейцев-панфиловцев.

Пилотный проект германского электробуса в Казахстане готовился целый год. Планируется, что в Алматы эти современные транспортные средства будут не только эксплуатироваться, но и собираться.

Связали Астану и Алматы...

Два новых маршрута скоростных поездов серии «Тулпар-Тальго» связали крупнейшие города Казахстана – Астану и Алматы – с областным центром Уральском. Маршрут поездов пролегает через территорию России и предусматривает, что рейсы будут проходить без остановки на станции Илецк и досмотра с российской стороны.

Заключенное для этих экспрессов межгосударственное соглашение позволило сократить время в пути и упростить транзит внутриказахстанских скоростных поездов через РФ, сообщает КТЖ.

Латвия

Компания открыла академию

Латвийская авиакомпания airBaltic открыла Академию пилотов AirBaltic Training, в которую принимают без предварительных знаний.

Президент авиакомпании Мартин Гаусс рассказал, что в ближайшие годы airBaltic планирует принять на работу до тысячи пилотов и часть из них готова обучить сама. Обучение будет вестись на английском языке почти два года.

Многие молодые латвийцы с удовольствием получили бы эту профессию, но препятствием может стать строгий процесс отбора, а также внушительные траты – 69 тыс. евро за обучение. Авиакомпания обещает потенциальным курсантам поспособствовать в выборе кредитора. Тем не менее от 10 до 30% платы они должны внести из собственных средств.

Россия

У кого самый новогодний?

Конкурс на лучшее новогоднее оформление общественного транспорта проходит в Красноярске.

В салонах автобусов, троллейбусов и трамваев создана поистине праздничная атмосфера для пассажиров, сообщает Newslab.ru. В номинации среди автобусов определяют трех победителей. Еще по одному выберут среди экипажей троллейбусов и трамваев.

Лучшие «новогодние» водители и кондуктора получают благодарность от администрации города и будут поощрены руководством предприятий.

Украина

Закроют «Воздушный экспресс»?

Украина может отказаться от строительства железнодорожного сообщения между Киевом и аэропортом Борисполь, заявил в интервью LIGA.net замминистра инфраструктуры Виктор Довгань.

– Это проект сообщения, на который был выделен китайский кредит в 372 млн долларов США. Потратили 50 млн. В результате нет ни экспресса, ни долларов. Продолжаются переговоры об изменении процентной ставки и самого проекта. Пока окончательного решения нет, – объяснил он.

По словам Довганя, сейчас Министерство инфраструктуры предлагает запустить дизельные поезда. В таком случае проект обойдется в 120 млн долларов США. Второй вариант – пустить в Борисполь ветку метро. На время строительства (минимум на два года) будет частично ограничено движение по Бориспольской трассе. Этот проект дороже – 300 млн долларов.

Оба проекта находятся на рассмотрении Кабмина, который должен определиться с окончательным вариантом.

«Нибулон» реконструируют

На судостроительном заводе «Нибулон» продолжается реконструкция мощностей предприятия. Так, после введения в эксплуатацию в этом году двух новых цехов собственного судостроительно-судоремонтного завода компания взялась за перестройку слипа, что позволит спускать на воду стометровые суда.

По информации tbu.com.ua, первым из обновленного слипа в начале следующего года сойдет неса-

моходное судно проекта B5000, длина которого составляет 101 м.

В планах компании «Нибулон» – построить дополнительно еще пять путей, что даст возможность строить и спускать на воду суда длиной до 140 м. Именно такую длину по проекту имеет самоходное грузовое судно проекта П-140 грузоподъемностью 10 000 т с двумя крановыми частями. Его строительство запланировано на следующий год.

Литва

Автолом не пройдет регистрацию

Сейчас из Германии в Литву привозят автомобили, которые выглядят идеально, но на самом деле это – лом, который подлежит утилизации, пишет «Литовский курьер».

Государственный авторегистр Regitra предупреждает, что эти транспортные средства запрещено регистрировать в Литве из-за большого выброса загрязняющих веществ в процессе эксплуатации. Такие автомобили можно опознать, заглянув в свидетельство о регистрации, где должна быть специальная пометка на немецком языке «Verwertungsnachweis Lag Vor», означающая, что транспортное средство считается ломом. В качестве дополнительной пометки в регистрационном документе может быть отрезан уголок листа.

Regitra рекомендует не принимать поспешных решений и перед покупкой автомобиля, пригнанного из Германии, внимательно ознакомиться с его документами.

Азербайджан

За пределами Каспия

ОАО «Азербайджанское каспийское морское пароходство» увеличило до 13 (из них 11 сухогрузов и два танкера) число судов за пределами Каспия. В международных водах к перевозкам жидких грузов привлечен принадлежащий пароходству танкер «Гянджа». Первая операция по его загрузке произведена в российском порту Туапсе.

Нефтеналивное судно будет осуществлять перевозки в бассейнах Азовского, Черного и Средиземного морей, сообщает TREND.

Россия – Эстония

Скорость будет выше

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов и вице-канцлер Министерства экономики и коммуникаций Эстонии Ахти Кунингас подписали в эстонском порту Мууга протокол о межгосударственном сотрудничестве в сфере транспорта, сообщает БК. Рассмотрены различные вопросы в области транспорта и логистики двух стран, в частности, касающиеся платы за использование дорог.

Также была достигнута договоренность о том, что скорость движения пассажирских поездов на линии Таллинн – Санкт-Петербург – Москва попробуют повысить до уровня маршрута Санкт-Петербург – Хельсинки, где пограничный контроль осуществляется без остановки поезда, на ходу состава.

Эстония

Перевозки: рост и сокращение

За 11 месяцев этого года по инфраструктуре железнодорожного предприятия Eesti Raudtee было перевезено в общей сложности 11,1 млн тонн грузов, что на 2,6% меньше, чем за такой же период 2016-го, сообщает БК.

В то же время ноябрьский объем перевозок в годовом сравнении вырос на 9% – до 1,2 млн тонн, а пассажиро-перевозки железнодорожной компании увеличились на 7,3% – до 6,7 млн пассажиров.

В канун праздника

Игрушки – не игрушки

Сказочная новогодняя феерия – выставка елочных украшений – представлена во Дворце Румянцевых и Паскевичей в Гомеле. Побывавших на ней студентов Белорусского государственного университета транспорта елочные игрушки разных стран и народов просто очаровали.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

– Мы в восторге от игрушек времен СССР, которые возвращают нас в детство, от расписных шаров на темы картин Шишкина, Васнецова, Дали, Пикассо и других гениальных художников, – рассказывает куратор группы ПА-22 Светлана Смирнова. – Коллекция, представленная на выставке, не просто оригинальная. Она познавательная и очень позитивная, создающая прекрасное праздничное настроение.

– Столько новогодней красоты в одном месте! – наперебой говорили студенты. А они будущие архитекторы и знают толк и в живописи, и в рисунке.

Ребята собирались прийти сюда еще раз и привести с собой друзей. И это неудивительно, ведь на выставке представлено много редких игрушек из Австралии, Африки, Северной Кореи, Ирака – всего из 52 стран мира, где побывал владелец коллекции Андрей Бегун, собирая эти артефакты. Шары в виде шедевров Фаберже, копия шара, подаренного Папе Римскому, шары, украшавшие королевские балы в Вене, игрушки из листа бананового дерева из Уганды, деревянные статуэтки из Конго, детский рождественский городок и многое другое радует глаз посетителей выставки.

Коллекция Андрея Бегуна, в которой немало эксклюзивных вещей, оценивается специалистами в 800 тысяч долларов. На выставке представлена только ее часть, но и этого достаточно, чтобы насладиться увиденным и получить эстетическое удовольствие.

Кроссворд «Елочка»

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Глухаринная танцплощадка. 5. Внешнее приличие, обстановка, подобающая должности, положению. 6. Пристройка с западной стороны православной церкви. 8. Один из трех родов художественной литературы. 9. Обладатель несметных богатств. 12. Автор повестей «Доктор Крупов», «Сорока-воровка». 15. Активный фермент, содержащийся в дынном дереве. 18. Вечнозеленое хвойное дерево или кустарник с ценной древесиной. 19. Корм для аквариумных рыбок. 20. Турецкая крепость на Дунае, штурмом взятая Суворовым в Русско-турецкой войне 1787 – 1791 годов. 21. Брусок для рисования на доске. 22. Зимняя обувь. 24. Самый крупный остров в архипелаге Рюкю, в Японии. 26. Действующий вулкан на острове Ява. 30. Большой ящик с крышкой на петлях и замком. 32. Левая сторона бухгалтерских счетов, которая представляет доходную часть. 33. Государство в Африке. 34. Архитектурный и декоративный стиль XVIII века. 35. Деятель итальянского и международного коммунистического движения. 36. Американский ученый, лауреат Нобелевской премии по физиологии и медицине. 37. Буква греческого алфавита. 38. Родной город Марка Шагала.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Прибор для измерения световых величин. 3. Тригонометрическая функция. 4. Предприятие по добыче полезных ископаемых. 6. Рубящий инструмент. 7. Просьба, заявление в суд (устар.). 10. Гипотетический космический объект, состоящий из антивещества. 11. Буква греческого алфавита. 13. Казачий офицерский чин, равный капитану в пехоте. 14. Единица массы. 16. Президент Франции в 1969 – 1974 годах. 17. В греческой мифологии: богиня радуги. 23. Бесцветная жидкость, применяемая как растворитель и для синтеза многих органических веществ. 25. Способ соединения бревен в деревянном строительстве. 27. Старинная русская верхняя одежда. 28. Часть упряжи. 29. Восприятие запахов. 30. Система общественного устройства. 31. Имя суфлера в драматическом этюде Антона Чехова «Лебединая песня (Калхас)».

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Ток. 5. Декорум. 6. Трапезная. 8. Эпос. 9. Крез. 12. Герцен. 15. Лапанин. 18. Тис. 19. Дафини. 20. Иманин. 21. Мер. 22. Ваенна. 24. Окнива. 26. Семеру. 30. Сундук. 32. Дебет. 33. Сомали. 34. Фококо. 35. Лонго. 36. Очоа. 37. Иота. 38. Витебск.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Фотометр. 3. Секанс. 4. Рудник. 6. Топор. 7. Ябед. 10. Антимир. 11. Эпсилон. 13. Есаул. 14. Центнер. 16. Помпиду. 17. Ирида. 23. Ацетон. 25. Брубка. 27. Епанча. 28. Удиль. 29. Обояние. 30. Строй. 31. Никита.

Бизнес: упрощение условий

УСН: переход на НОВЫЙ ГОД

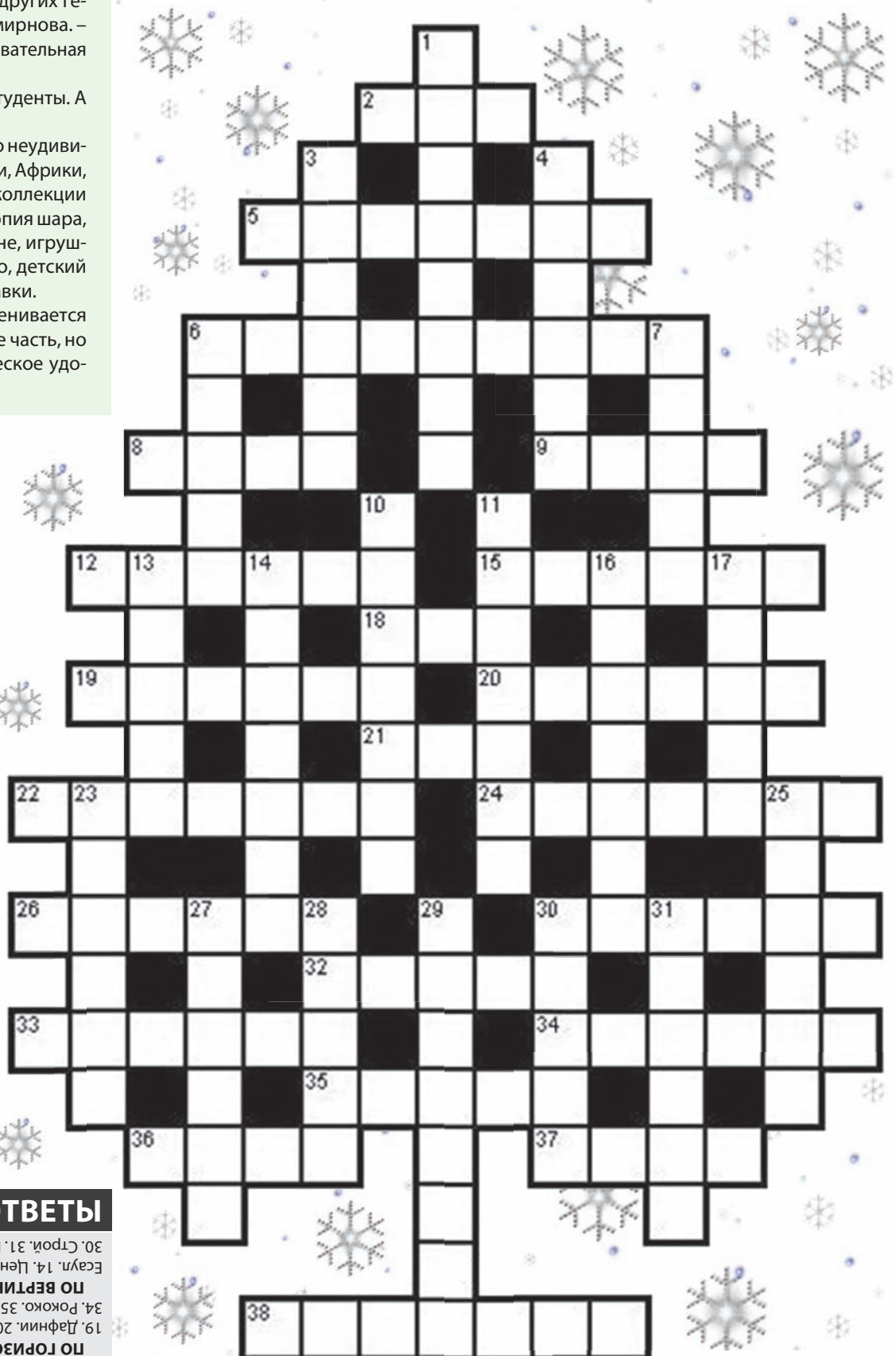
С 1 января 2018 года снимается ограничение на применение УСН организациями и индивидуальными предпринимателями, имеющими интернет-магазины.

Декретом Президента Республики Беларусь от 23.11.2017 № 7 «О развитии предпринимательства» предусмотрено, что с 1 января 2018 года субъекты хозяйствования, осуществляющие розничную торговлю через интернет-магазин, оказывающие (предоставляющие) посредством информационного ресурса в глобальной компьютерной сети услуги (права), связанные с размещением информации о субъекте торговли или о продаже им товаров, содержащей доменное имя сайта интернет-магазина или адресацию (гиперссылку) на него, вправе применять упрощенную систему налогообложения (далее – УСН) в порядке и на условиях, определенных главой 34 Налогового кодекса Республики Беларусь (далее – НК) (независимо от положений подпункта 5.1.2-4 и абзаца третьего подпункта 5.1.4 пункта 5, абзаца третьей части первой пункта 6-1, пункта 7 статьи 286 НК).

Обращаем внимание: для перехода с 1 января на применение УСН организациям и индивидуальным предпринимателям следует подать уведомление по утвержденной форме не позднее первого рабочего дня 2018 года (с учетом статьи 3-1 НК).

При этом размер валовой выручки нарастающим итогом за 9 месяцев 2017 года должен составлять: для организаций – не более 1 159 800 рублей (с численностью работников не более 100 человек), для индивидуальных предпринимателей – не более 126 700 рублей.

Инспекция по налогам и сборам Партизанского района г. Минска



Конкурс

МИСС «ТВ»-2017



Инна ЛАТЫШЕВА – главный инспектор отдела организации таможенного контроля Витебской таможни, инспектор таможенной службы I ранга. Работает в таможенных органах 5 лет.

– Считаю, что моя работа требует, помимо знания нормативно-правовой базы, большой ответственности, – признается Инна. – Так учили меня, когда я пришла в эту сферу, так и я буду учить молодых инспекторов.

В свободное от работы время Инна любит готовить, обожает эксперименты в кулинарии. Очень неравнодушна к искусству фотографии: любит запечатлеть необычные кадры природы, а с недавнего времени выступает моделью.

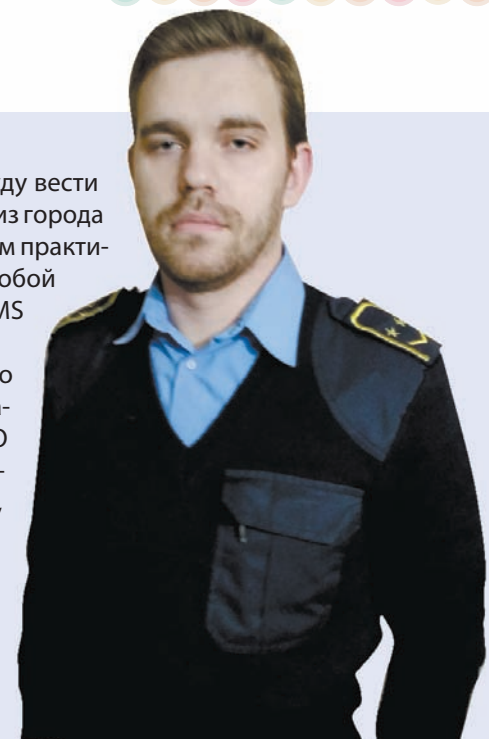
Дорогие наши читатели! Прием заявок на участие в конкурсе «Мисс «ТВ»-2017» завершен. С 1 января вы получите возможность проголосовать за понравившихся вам участниц на нашем сайте: transport-gazeta.by. Победительница будет объявлена в канун 8 Марта.

А в новом году у нас будет новый конкурс – мы расскажем о нем в следующем номере. Уверены, вам очень понравится. Оставайтесь с нами!

– Поезд сообщением Брест – Москва, который я буду вести вместе с напарником Павлом Савченко, отправляется из города над Бугом 31 декабря в 23.50. Так что 2018 год встретим практически в Бресте. Из атрибутов праздника захватим с собой мандарины. Ну и, конечно, будут поздравительные SMS от родных.

В прошлом году этот праздник тоже меня застал, что называется, в локомотиве. В Орше с помощником машиниста на станции готовились отправиться в рейс. О наступлении 2017-го узнали по реакции людей в близлежащих домах – радостные возгласы, петарды. Конечно, чувствуется праздничная атмосфера.

В этом году дома меня ждет жена Славяна, мы поженились в августе. От 2018-го жду удачи, увлекательных путешествий и встреч с интересными людьми, получения в БелГУТе диплома магистра. Возможно, наша маленькая семья увеличится.



Машинист электровоза локомотивного депо Минск Александр ХОВАНСКИЙ



**УВАЖАЕМЫЕ
КОЛЛЕГИ!
ДОРОГИЕ
ДРУЗЬЯ!**

**Поздравляю всех
с наступающим
Новым, 2018 годом
и Рождеством
Христовым!**

Пройден очередной жизненный этап, и традиционно в канун Нового года мы подводим итоги и даем себе обещания на будущее.

Для нашего предприятия 2017-й был привычно напряженным. Но благодаря четкой работе всего коллектива – удачным и наполненным нашими маленькими победами. Так, количество обслуженных самолетов в воздушном пространстве Республики Беларусь увеличилось на 5,4% и составило более 292 тысяч полетов. А значит, в день над нашей страной пролетает в среднем 800 воздушных судов. Мы гордимся тем, что сумели создать максимально выгодные и комфортные условия для всех пользователей воздушного пространства Республики Беларусь, которыми являются более тысячи авиакомпаний со всего мира. Увеличение полетов, в свою очередь, позволило нарастить экспорт услуг, а рост объемов оказанных услуг обеспечил рост финансовых показателей.

Мы продолжили активную работу по модернизации средств аэронавигационного и радиолокационного обеспечения полетов, реконструкции и совершенствованию объектов инфраструктуры областных аэропортов, а также филиала

по оздоровлению. Серьезными темпами ведется строительство нового современного Центра по управлению воздушным движением Республики Беларусь. Без сомнения, его открытие станет новым этапом на пути развития аэронавигационной системы страны.

Конечно, за цифрами, расчетами и достижениями стоит кропотливый труд всего коллектива предприятия, без профессионализма, опыта и мастерства которого невозможны развитие и успех. Уверен, благодаря умению работать в команде, уважению друг к другу, взаимопомощи и преданности общему делу мы и в дальнейшем будем двигаться только вперед!

Уважаемые коллеги! Дорогие ветераны отрасли! Пусть наступающий год станет радостным и благополучным, а мечты и цели обязательно воплотятся в жизнь! Пусть ваши дома всегда будут наполнены теплом, покоем и уютом. Счастья, праздничного настроения, здоровья, любви вам и вашим близким!

Генеральный директор государственного предприятия «Белэроавиация» Л. ЧУРО

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 Миноблсполкома; 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 27.12.2017
Объем 4 п.л. Тираж месяца 17 235 экз. Заказ 4554
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



Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати». ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г. Пр-т Независимости, 79, 220013, Минск.