

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

1 февраля 2018 г., четверг, № 5 (6012)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

М6: введем досрочно!

На минувшей неделе заместитель премьер-министра Анатолий Калинин в ходе рабочей поездки в Гродненскую область ознакомился с ходом работ по реконструкции автодороги М6 Минск – Гродно. По итогам визита на этот важнейший отраслевой объект вице-премьер отметил, что поставленная главой государства задача досрочно ввести дорогу на всем протяжении в 2018 году будет выполнена. В частности, уже с марта на значительном протяжении реконструируемого участка (около 40%) планируется открыть движение по четырем полосам.

Алексей ПЕКУН

Сегодня строительные работы ведутся на участке протяженностью более 150 километров, на объекте уже освоено около 90 млн долларов. Напомним, модернизация «шестерки» осуществляется за счет кредита Всемирного банка.

«Есть незначительное отставание от графика по строительству инженерных сооружений – мостов и путепроводов. Средства и людские ресурсы и

необходимые механизмы имеются, нужно лишь организовать», – процитировало информационное агентство БЕЛТА Анатолия Калинина. Он подчеркнул, что в сентябре будет открыто движение по первому реконструированному 87-километровому участку, а к ноябрю с открытием движения по второму участку в 67 километров гродненское шоссе на всем протяжении станет четырехполосным.

«Это не только комфорт и удобство, но, прежде всего, безопасность. На международных маги-

стралях это вопрос номер один», – подчеркнул заместитель премьер-министра. По его словам, новая дорога не только улучшит транспортное сообщение региона со столицей, но и увеличит туристический потенциал страны. Туристы, посещающие Гродно, смогут с комфортом ознакомиться с другими достопримечательностями в стране.

Анатолий Калинин также коснулся и других перспективных отраслевых объектов. В частности, он сообщил, что начато проектирование реконструкции



автодороги М3 Минск – Витебск. Начало строительных работ запланировано на 2019 год. «Работа предстоит напряженная, главное, что дорожные строители загружены. Имеются необходимые для этого ресурсы. Достаточно успешно холдинг «Белавтодор» работает и на территории Российской Федерации», – отметил вице-премьер.

Отдельно Анатолий Калинин остановился на теме местных дорог. «С марта начнется активное их строительство. Приняты все необходимые решения, определены источники, объемы работ, в каждом регионе определены участки дорог. Ничто, кроме погодных условий, в этом нас не сдерживает», – сообщил вице-премьер. Он подчеркнул, что в течение трех

лет качество местных дорог будет улучшено. 50% дорожного сбора останется в регионах и будет использовано на эти цели.

Буквально накануне рабочей поездки вице-преьера Совет Министров согласовал Банку развития выдачу в 2018 году кредитов на финансирование строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта местных автодорог на общую сумму до 100 миллионов белорусских рублей. Соответствующее решение закреплено постановлением правительства № 65 от 25 января текущего года. Согласно документу, кредиты будут выданы всем облдорстройам, а уплата процентов за пользование ими установлена в размере ставки рефинансирования Нацбанка, увеличенной на один процентный пункт.



Прямая линия

3 февраля 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

МИСС «ТВ»-2017

На нашем сайте transport-gazeta.by идет голосование за представительниц прекрасной половины отрасли, чьи фото были опубликованы в прошлом году в рамках конкурса «Мисс «ТВ». Голосовать можно раз в день с одного IP-адреса. Заходите, смотрите, голосуйте!

Мосты и переправы – на контроле

Тема мостового хозяйства сегодня находится на особом контроле Министерства транспорта и коммуникаций. На минувшей неделе ситуацию актуализировал начальник Главного управления автомобильных дорог Минтранса Александр Головнев.

«Что касается моста в Житковичском районе, сейчас делается проект его восстановления, будет осуществлена замена пролетного строения. Думаю, в декабре этого года мост будет полностью восстановлен», – сообщил Александр Головнев корреспонденту БЕЛТА. Он также напомнил, что паромная переправа через Припять в Житковичском районе будет организована в марте. До ее устройства население будут перевозить катера.

«Что касается моста в Новополоцке, то там, думаю, к лету будет построена дополнительная временная опора. В принципе это решит проблему нагрузок. И тогда для грузовых автомобилей на мосту через Западную Двину откроют движение», – пояснил руководитель дорожного главка. Он уточнил, что отчет «БелдорНИИ» по этому проекту уже готов, сейчас специалисты делают окончательные расчеты.

Начальник Главного управления автомобильных дорог также прокомментировал и ситуацию с мостом через Сож на обходе Гомеля.

«Сейчас разрабатывается проектное решение по этому объекту. По мосту через Сож ситуация сложнее, еще не до конца определено – усилить его или строить новый», – проинформировал Александр Головнев. Он пояснил, что решение будет принято после того, как специалисты завершат сравнительный анализ этих двух вариантов, в том числе и с экономической точки зрения.

Алексей ПЕКУН



Наш собственный корреспондент побывал в Пинске на судостроительно-судоремонтном заводе, где несамоходную баржу переоборудуют в паромную переправу, которая в скором времени должна обеспечить безопасное сообщение между Житковичами и Туровом.

Подробности – на **стр. 3**

Планы

Прилететь, увидеть, и остаться

О возможности открытия авиарейса по маршруту Гродно – Варшава шла речь во время приема граждан заместителем премьер-министра Республики Беларусь Анатолием Калининым в Гродненском облисполкоме.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

С предложением рассмотреть сотрудничество с авиакомпаниями-лоукостерами по развитию регулярного авиасообщения обратился к заместителю премьер-министра житель областного центра Константин Александрович, сообщается на сайте Гродненского облисполкома. Предложение актуальное, ведь гродненский аэропорт вошел в безвизовую зону, и в городе и его окрестностях иностранные граждане в туристических целях могут находиться до

10 суток согласно Указу Президента № 462 «Об установлении безвизового порядка въезда и выезда иностранных граждан» от 26 декабря 2017 года. Совсем недавно гродненский аэропорт принял первых безвизовых пассажиров – граждан Польши, которые прилетели на частном самолете. Регулярное авиасообщение налажено с Калининградом, чартерное – с Болгарией и Турцией.

– Вы затронули тему, над решением которой руководство Гродненского облисполкома работает уже на протяжении как минимум двух лет, – отметил заместитель

премьер-министра. – Мы это еще раз будем обсуждать с участием служб, призванных принимать инновационные решения. Надо пересмотреть работу торговли, транспорта, включая авиационный, создать такие условия, чтобы турист пришел и остался здесь надолго. Работы много, и, конечно, нужны ресурсы. У нас есть хорошая инфраструктура, отработана юридическая сторона вопроса. Надо создать для туриста привлекательные условия.

Начальник Гродненского филиала РУП «Белаэронавигация» Анатолий Купрашевич добавил, что уже ведутся переговоры с компанией LOT по организации авиарейсов Гродно – Варшава. Анатолий Калинин подчеркнул: необходимо предоставить самые выгодные условия, чтобы авиоперевозчик пришел к нам. К концу февраля предложения о развитии авиасообщения будут внесены в правительство.

Только цифры

Национальный аэропорт Минск подвел итоги производственной деятельности за декабрь и 12 месяцев 2017 года. В декабре аэропортом обслужено 1929 самолето-вылетов, что на 1,5% больше по сравнению с аналогичным периодом 2016-го. Всего за 12 месяцев года обслужено 24 458 самолето-вылетов (+ 6,5%). За декабрь аэропорт обслужил 301 548 пассажиров, прирост составил 15,3%. Количество пассажиров с января по декабрь достигло 4 114 512 человек, что на 20,0% выше показателя 2016-го.

Аппарат Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь выражает искренние соболезнования председателю Совета ветеранов Минтранса Сергею Николаевичу Кучинскому в связи с постигшим его горем – смертью ЖЕНЫ.

Итоги года

Работаем на перспективу

На Белорусской железной дороге подвели итоги работы магистрали в 2017 году. Были также определены задачи ее социально-экономического развития на текущий.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

В заседании технико-экономического совета приняли участие министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак, руководители и представители органов государственной власти и управления, служб и организаций белорусской магистрали.

Основные результаты ее деятельности в минувшем году и задачи многотысячного коллектива на 2018-й озвучил в своем докладе начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов.

Второй год пятилетней программы, по словам руководителя, прошел с точки зрения объемов работы и финансовых результатов в позитивной динамике. Этому способствовали как внешние факторы – восстановление экономического роста в республике и странах-соседах, так и улучшение внутренних бизнес-процессов. В первую очередь в сфере сохранения и привлечения объемов грузовых перевозок.

В минувшем году белорусской магистралью выполнены три из четырех ключевых показателей и 9 из 11 показателей прогноза социально-экономического развития, доведенных Белорусской железной дороге приказом Минтранса № 1Ц. Выросла выручка по основной деятельности магистрали и от перевозок, увеличился объем грузовых перевозок и грузооборот по всем видам сообщений, погрузка и выгрузка.

Основными задачами для специалистов грузового хозяйства, маркетинговых подразделений дороги в 2018 году должны стать повышение качества оказываемых услуг через тесное взаимодействие с клиентами и партнерами, эффективное использование погрузочных ресурсов, отметил Влади-

мир Морозов. Перспективными направлениями с точки зрения роста перевозок и доходности он назвал перевозки прямыми ускоренными контейнерными поездами и реализацию новых проектов в данной сфере.

Не менее важной для магистрали задачей ее руководитель назвал качественное обеспечение потребностей населения в перевозках. Он также остановился на темах развития международных перевозок, инвестиций в основной капитал, роста объема экспорта, который составил 136,3% к 2016 году, а также вопросах охраны труда, непромышленного травматизма. Были рассмотрены итоги деятельности хозяйственных обществ, акции которых принадлежат Республике Беларусь и находятся в управлении магистрали, озвучены важнейшие перспективные задачи дороги на 2018 год.

Обращаясь к железнодорожникам, министр транспорта и коммуникаций Анатолий Сивак призвал усилить ответственность руководителей всех уровней за обеспечение безопасности движения, трудовой и технологической дисциплины, выполнение экономических показателей работы. Он также отметил необходимость взвешенного экономически обоснованного подхода к вопросам тарифной политики, дальнейшему развитию контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай, реализации инвестиционных проектов.

Министр призвал коллектив активно включиться в процесс подготовки к предстоящим Европейским играм в 2019 году, в том числе в части развития инфраструктуры Минского железнодорожного узла.

Подробнее об итогах работы белорусской магистрали в 2017 году читайте в 6-м номере «ТВ» 8 февраля.

На первом месте – безопасность

30 января состоялось расширенное заседание коллегии Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси, на котором подведены итоги работы организаций гражданской авиации в 2017 году и определены задачи на 2018-й.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В работе заседания коллегии приняли участие министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак, его заместитель Алексей Ляхнович, а также представители министерств и ведомств, с которыми Департамент по авиации взаимодействует при выполнении своих функций, – аппарата Совета Министров, Министерства внутренних дел, Комитета госбезопасности, управления Генеральной прокуратуры по надзору за исполнением законодательства на транспорте и в таможенных органах, Транспортной инспекции Минтранса, Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций.

Присутствовали также представители структурных подразделений Департамента по авиации и руководители негосударственных авиационных организаций, которые не входят в структуру Минтранса, однако их деятельность регулируется авиационными властями.

Итоги работы организаций гражданской авиации в прошлом году, оценка выполнения ими показателей прогноза социально-экономического развития отрасли были отражены в докладе директора Департамента по авиации Владимира Костина.

– Прошедший год отмечен напряженной работой авиационных организаций по решению поставленных перед отраслью задач, в том числе главной задачи гражданской авиации – безопасности полетов и авиационной безопасности, – подчеркнул докладчик.

Были также заслушаны отчеты директора ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» Олега Кудрицкого, генерального директора ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407» Евгения Вайцеховича, генерального директора государственного предприятия «Белаэронавигация» Леонида Чуро, генерального директора РУП «Национальный аэропорт Минск» Дмитрия Меликяна, генерального директора ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Анатолия Гусарова.

С заключительным словом выступил министр транспорта и коммуникаций. Анатолий Сивак обозначил ряд вопросов, которым руководством Департамента по авиации и авиационных организаций должно уделить особое внимание в наступившем году для успешного выполнения стоящих перед гражданской авиацией задач. В целом работа отрасли оценена положительно.

Более подробно об итогах работы гражданской авиации в 2017 году и задачах на 2018-й – в следующем номере.

Соединим берега!

Пятница, 19 января. Православные празднуют Крещение. Некоторые отправляются на водоемы, чтобы по традиции трижды окунуться в воду. И жители столицы Полесья собрались на реке Пине. Каково же было их удивление, когда прозвучал громкий гудок теплохода и они увидели, как тот приближается, рассекая лед! Работники Пинского судостроительно-судоремонтного завода именно в этот день доставляли на свою территорию самоходную баржу для переоборудования ее в паромную переправу, которая в скором времени должна обеспечить безопасное сообщение между Житковичами и Туровом.



Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

Как сообщалось ранее, 7 декабря прошлого года на автомобильном мосту через реку Припять на 17-м км республиканской автодороги Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины заметили трещину, из-за которой мост провис. В этот же день его закрыли для движения транспорта и пешеходов. Спустя два дня был установлен наплавной понтонный мост. Но в ночь на 14 января из-за резкого изменения погодных условий крепление со-

«Пинский судостроительно-судоремонтный завод» и ОАО «Белсудопроект» работают над созданием паромной переправы, устойчивой при любой погоде и способной заменить мост, пока он не функционирует.

Учитывая сжатые сроки к работам приступили незамедлительно. И вот как непросто все было.

Ледостав – не самое удачное время для судоходства. Но сотрудники осознали, что нужно доставить баржу из порта и поднять ее на эллинг как можно быстрее. Предстояло ломать лед тол-



В таком активном темпе трудятся все сотрудники предприятия.

Михаил Лосич – сборщик корпусов металлических судов. Профессию он получил на заводе. Начинать в 1986 году. Сейчас у него 5-й разряд, а стаж работы – 25 лет. Примерно столько же работает и Валентин Ульянов, газорезчик КСУ. В 2003 году Валентин Владимирович получил 5-й разряд. Также в операциях был задействован руководитель корпусно-сварочного участка Вадим Кондратюк, электромонтер Александр Гуринович, слесарь-наладчик Александр Зуб, судосборщики Валентин Качановский, Юрий Шах и Сергей Романович, крановщик Станислав Дмитрук.

Стоит заметить, что молодые электросварщики Павел Гольчик и Виталий Павловец работали не с меньшей отдачей, чем сотрудники старой закалки. Возможно, всех подбадривало то, что рука об руку с ними трудился руководитель. Андрей Константинович относится к подчиненным с пониманием и заботой. Например, в зимнее время на полчаса вперед смещает начало рабочего дня.

Немного позже речники сделают две аппарели, по которым можно будет заезжать на паром на личном транспорте, автобусе и заходить пешком. Все с соблюдением техники безопасности. Будет навес, ограждение, наличие спасательных средств, возможность спокойно подняться на паром и спуститься на берег. Планируется, что паромная переправа будет введена в эксплуатацию уже в марте.

Какую огромную работу выполнили и продолжают выполнять сотрудники Пинского судостроительно-судоремонтного завода, осознают только окружающие. Сами они отмахиваются от похвал и удивляются: разве можно работать по-другому?



Газорезчик КСУ Валентин УЛЬЯНОВ и сборщик корпусов металлических судов Михаил ЛОСИЧ. В Житковичах и Турове очень ждут результатов их труда

рвало. Сейчас людей переправляют через реку на катерах. Без особого комфорта, но перебраться можно. А вот автотранспорту объезд обходится в лишние 250 км дороги. Несложно представить размеры убытков, понесенных такими важными для Турова молочным и консервным комбинатами из-за отсутствия прямого сообщения с райцентром.

Чтобы помочь восстановить нормальную жизнедеятельность двух регионов Гомельской области, обеспечив сообщение через реку Припять в Житковичском районе, РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь» совместно с ОАО

щиной в 15 см. Они опасались, что со временем ситуация станет еще сложнее. Если бы лед уплотнился на пять сантиметров, то заковал бы баржу, и ее поднятие оказалось бы под вопросом.

Директор завода Андрей Доберчук рассказывает, что почти все сотрудники у них с многолетним стажем и готовы брать за работу даже в неблагоприятное время, если это необходимо: «Мы решились, зная, что в команде – профессионалы, которые умеют преодолевать трудности».

Три дня ушло только на подготовку места для баржи. Работники спустили на воду суда, занимав-

шие территорию. Сложной задачей было привести в действие теплоход и добраться до порта: при наступлении первых морозов судно вывели из эксплуатации. И на момент, когда возникла необходимость переправлять баржу, оно уже вмерзло в реку. Раскачать теплоход, окруженный льдом, непросто. К запуску его готовили два дня.

Леонид Сарич и Алексей Гембицкий говорят: «Хорошо, что в реке были проталины: нашлось, куда двигаться. Хотя, конечно, в местах, где более толстый лед, теплоход начинал капризничать. Приходилось нажимать на рычаг

по несколько раз, чтобы преодолеть такие точки. Но когда-то мы справились с еще более толстым льдом. И буром крутили, и бензопилой рассекали. Словом, опыт у нас есть».

Леонид Сарич пришел на завод после службы в армии – в 1972 году. Там же окончил курсы рулевых мотористов, какое-то время работал в соответствующей должности. Потом стал помощником капитана, затем – механиком. А с 1998 года он – капитан буксирного теплохода. Общий стаж работы Леонида Павловича на заводе – 46 лет.

Трудовая деятельность Алексея Гембицкого также началась на заводе. С 1985 года он моторист буксирного теплохода. С Леонидом Саричем они очень давно работают вместе.

...Итак, баржа доставлена. Чтобы начать подъем на слип, нужно рассчитать глубину погружения, что было проблематично, опять же, из-за льда. Но все же в воскресенье баржу подняли. Она была покрыта льдом толщиной в пять сантиметров. Чтобы вести работы дальше, поверхность нужно было очистить. Это делали вручную. Позже ненужные части баржи отрезали, осталась основа.

Гуманитарная помощь

По-братски

Беларусь одной из первых откликнулась на беду, которую принесли вьетнамскому народу природные катаклизмы.

Наиболее пострадавшим от налета стихии оказалась провинция Кханьхоа – сюда и было принято решение доставить помощь из Беларуси. Во Вьетнам вылетел самолет авиакомпании «Трансавиаэкспорт» Боинг 747-329SF (бортовой номер EW-465TQ) во главе с командиром воздушного судна Николаем Петровым, вторым пилотом Валерием Ильиным, а также бортинженером Валерием Малиничевым и бортоператором Александром Коваленком.

Доставка груза была организована по поручению МЧС Республики Беларусь.

Груз доставили 21 января. Пострадавшие от стихийного бедствия жители получили так необходимые продукты питания (детские сухие смеси, крупы, мясные консервы), палатки, одеяла, дизельные электростанции, кровати-раскладушки и прочее.

В тот же день при участии Чрезвычайного и Полномочного Посла Беларуси во Вьетнаме, заместителя Министра по чрезвычайным ситуациям Беларуси, руководства провинции Кханьхоа и Управления по борьбе со стихийными бедствиями Министерства сельского хозяйства и аграрного развития Вьетнама состоялась торжественная церемония передачи гуманитарного груза в аэропорту Камрань. В церемонии приняли участие представители общественно-политического движения «Отечественный фронт Вьетнама» провинций Куангнам и Фуйен центральной части Вьетнама.

23 января белорусский экипаж, успешно выполнив гуманитарную миссию, вернулся в Минск.

Елена ЕМЕЛЬЯНОВА

Граница – таможня

Взаимодействию – зеленый свет

26 января, в Международный день таможенника, в Гродненской региональной таможене подвели итоги работы за 2017 год: поставленные задачи выполнены в полном объеме по всем направлениям деятельности.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

В заседании под руководством заместителя председателя Государственного таможенного комитета Александра Богдевича приняли участие руководители Гродненской области, представители взаимодействующих правоохранительных структур, а также руководящий состав и должностные лица ведомства.

Как отметил первый заместитель начальника таможен Иван Телешинский, задачи, поставленные руководством комитета и страны, таможен в 2017 году выполнены в полном объеме по всем видам деятельности. Существенное увеличение транспортного потока по всем направлениям, в том числе грузовых транспортных средств, а также количество физических лиц, проследовавших через границу в зоне деятельности Гродненской региональной таможен, свидетельствуют об увеличении активности субъектов хозяйствования, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, а также о транзитной и туристической привлекательности Республики Беларусь.

Более 4,5 млн транспортных средств и 9,7 млн физических лиц пересекли в 2017 году пункты пропуска Гродненской региональной таможен, что на 16,7% и 14% соответственно больше аналогичного показателя предыдущего года. Увеличение транспортного потока наблюдалось по всем направлениям: количество

грузовых транспортных средств, автобусов и железнодорожных вагонов отмечено больше в среднем на 10%, легковых автомобилей – на 21,5%.

В Гродненской региональной таможен успешно реализуется постепенный переход на электронное декларирование. Автоматический выпуск товаров по экспортным и импортным декларациям превысил более чем в два раза прогнозный показатель. Активно расширяется эксперимент по автоматическому выпуску товаров под процедуру таможенного транзита. Количество деклараций, по которым осуществлен выпуск товаров в отчетный период, составило свыше 34 тыс., что на 43% больше, чем в 2016 году. Через границу перемещено почти 700 тыс. тонн товаров. В республиканский бюджет поступило более 330 млн рублей – по сравнению с 2016-м поступление платежей увеличилось на 53%.

Заместитель председателя Государственного таможенного комитета Александр Богдевич отметил высокий уровень взаимодействия смежных структур и таможен в реализации государственной политики по защите безопасности страны, а также акцентировал внимание на выполнении ближайших задач, стоящих перед таможенными органами страны. Сотрудники таможен, достигшие лучших результатов в деятельности, поощрены правами председателя Государственного таможенного комитета Республики Беларусь и начальника таможен.

Пассажирские перевозки

Белая рубашка и не только

На сайте Национального аэропорта Минск недавно было объявлено об изменении порядка оказания услуг по автомобильной перевозке пассажиров на привокзальной площади здания аэровокзального комплекса с 23 января.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Новые требования к работе таксистов в национальном аэропорту обусловлены внесением изменений в Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

Отныне работать на территории привокзальной площади аэропорта смогут только те из автомобильных перевозчиков, кто получил на это согласие администрации предприятия. Основания и условия выдачи письменных согласий регламентированы специально разработанным положением.

Согласно документу машины для автомобильной перевозки пассажиров должны соответствовать ряду критериев. Во-первых, быть не старше 10 лет с даты выпуска. Во-вторых, поддерживаться в технически исправном состоянии в объеме вопросов, определенных государственным техническим осмотром. Обязательны регистрационные знаки желтого цвета, оформленные в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов. Снаружи и внутри автомобили также должны быть оборудованы и оформлены в строгом со-

ответствии с нормами законодательства Республики Беларусь.

Водитель автомобильного перевозчика или индивидуальный предприниматель, который лично управляет автомобилем, обязан иметь опрятный внешний вид и одежду официально-делового стиля: темные брюки, светлую однотонную рубашку, туфли – летом; темную однотонную куртку (либо пальто), темные брюки и обувь темного цвета – в зимний период.

На водителей такси также возложена обязанность обеспечивать культурное обслуживание пассажиров, быть вежливыми и доброжелательными в общении с представителями аэропорта.

Письменное согласие на оказание услуг выдается на каждый конкретный автомобиль сроком на три месяца. При этом аэропорт имеет право аннулировать (отозвать) выданное согласие при нарушении водителем требований комментируемого положения.

Действие документа не распространяется на автомобильных перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров в регулярном сообщении, а также тех, кто начал перевозку за пределами контролируемой территории привокзальной площади, а территория аэропорта является конечной точкой такой перевозки.

Петр Васильевич Белоцкий

31 января на 70-м году жизни после тяжелой болезни скончался Петр Белоцкий – бывший генеральный директор ОАО «ДОРОРС», председатель наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС».

Вся жизнь Петра Васильевича была неразрывно связана с Белорусской железной дорогой.

После окончания в 1967 году Новогрудского торгово-экономического техникума он был принят на работу в торгово-закупочную базу службы рабочего снабжения Белорусской железной дороги товароведом. Вскоре был назначен главным товароведом, затем – начальником данного предприятия. В 1973-м Белоцкий закончил Белорусский государственный институт народного хозяйства имени В.В. Куйбышева.

С 1983 года Петр Васильевич работал заместителем начальника, начальником службы рабочего снабжения Белорусской железной дороги, с 1990 по 2015 год – генеральным директором ОАО «ДОРОРС».

За многолетний добросовестный труд Петр Белоцкий награжден орденом Почета, Почетной грамотой Совета Министров Республики Беларусь, удостоен почетного звания «Заслуженный работник сферы обслуживания

Республики Беларусь», знака «Почетный железнодорожник».

Благодаря таланту, обширным знаниям, неустанному труду Петр Васильевич всегда добивался максимального результата на всех постах, которые ему пришлось занимать. Его цепкая память всегда хранила большое количество информации. Огромная ответственность, лежавшая на этом руководителе с большой буквы, зачастую требовала стальных нервов. Он жил работой, не думая о собственном здоровье. Был настоящим профессионалом своего дела, трудолюбивым человеком, прекрасным организатором и руководителем, умеющим решать самые сложные задачи.

Все, что было создано благодаря огромному трудолюбию и таланту Петра Белоцкого, будет служить людям еще много лет. Самые светлые воспоминания об этом замечательном человеке останутся в сердцах родных, близких, коллег и всех тех, кто его знал.

Руководство и коллектив ОАО «ДОРОРС»



Коллегия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь скорбит по поводу смерти председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и выражает искренние соболезнования его родным и близким.

Руководство и коллектив РУП «Брестское отделение Бел. ж. д.» скорбят по случаю смерти председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и искренне соболезнуют родным и близким покойного.

Руководство, райпрофсоюз и коллектив УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» глубоко скорбят по случаю кончины председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и искренне соболезнуют родным и близким покойного.

Руководство и коллектив РУП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги» скорбят по поводу смерти председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и выражают соболезнования родным и близким покойного.

Руководство, райпрофсоюз, совет ветеранов и коллектив РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» скорбят по поводу смерти председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и соболезнуют родным и близким покойного.

Руководство и райпрофсоюз РУП «Витебское отделение Белорусской железной дороги» глубоко скорбят по случаю кончины председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и искренне соболезнуют его родным и близким.

Руководство и коллектив ЗАО «ТАСК» скорбят по поводу смерти председателя наблюдательного совета ОАО «ДОРОРС» Петра Васильевича БЕЛОЦКОГО и искренне соболезнуют родным и близким покойного.

Подготовка кадров

Первые магистры

В Белорусской государственной академии авиации состоялся первый выпуск магистров. 26 января в Министерстве транспорта и коммуникаций в торжественной обстановке им вручили дипломы.



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Магистратура – вторая ступень высшего образования, по окончании которой присваивается академическая степень (магистр). В Академии авиации магистратура была открыта в 2016 году. Учебная группа Т116 в составе 14 человек – ее первые выпускники. Освоив содержание образовательных программ по специальности 1-37 80 01 «Транспорт», все они успешно прошли итоговую аттестацию и получили

академическую степень магистра технических наук. Это представители разных профессий, объединенные причастностью к авиации, – преподаватели, научные сотрудники, инженеры из БГАА, отечественных авиапредприятий, а также НАН Беларуси.

Черные мантии и шапочки-конфедератки новоявленных магистров подчеркивали важность, торжественность и историчность момента, что не преминул отметить заместитель министра транспорта и коммуникаций Александр

Шишко, который искренне признался: людей в академической одежде в стенах Минтранса встречает впервые, до этого видел только в зарубежных фильмах.

– В этом зале собрались профессионалы, которые посвятили свою жизнь авиации, – сказал Александр Алексеевич, обращаясь к виновникам торжества. – Работать в авиации и почетно, и сложно, и очень ответственно. Желаю вам достижения тех высот, к которым вы стремитесь. Уверен: вы сможете поднять отечествен-

ную авиационную отрасль на более высокий уровень.

Вручая дипломы, ректор академии доктор технических наук, профессор Григорий Ловшенко также выразил уверенность, что обучение в магистратуре поможет ее первым выпускникам в дальнейшем освоении профессии и достижении целей, которые они перед собой ставят.

Слова благодарности за совместную работу и поддержку Григорий Федорович адресовал руководству Департамента по авиации Минтранса. Директор департамента Владимир Костин – один из тех, кто стоял у истоков образования Белорусской государственной академии авиации. В 2005 году, будучи заместителем председателя Государственного комитета по гражданской авиации, именно он возглавил межведомственную рабочую группу по созданию учебного заведения нового типа.

– Авиационный колледж не соответствовал требованиям, которые предъявлялись к подготовке специалистов, – поделился воспоминаниями Владимир Борисович. – Однако многие выступали за сохранение учебного заведения среднего профессионального образования. Тогда еще никто не знал, что будет создана академия. В течение 10 лет велась огромная работа. Благодаря поддержке правительства и лично Президента у нас появилась академия. И тогда встал вопрос о том, кто ее возглавит. Было много претендентов, соглашавшихся на эту должность, но, ознакомившись с положением дел, они отказывались. Единственным человеком, который не передумал, был Григорий Федорович Ловшенко. Сегодня мы видим результат очень большой работы. Самое главное – создана научная

вертикаль. Состоялся первый выпуск магистров. Это позволяет говорить о том, что заложена основа развития не только академии авиации, но и гражданской авиации нашего государства в целом.

Директор Департамента по авиации уже ознакомился с темами магистерских диссертаций и нашел их весьма интересными для отечественной гражданской авиации. Вот названия некоторых из них: «Методическое обеспечение анализа и оценки эффективности функционирования систем охлаждения авиационных синхронных генераторов по массо-энергетическому критерию»; «Методика блочной модернизации авиационной системы ASBU»; «Материал для снижения радиолокационной заметности летательных аппаратов. Получение, испытание, применение»; «Исследование возможности построения лазерного интерферометра для дистанционной диагностики состояния лопаток турбореактивных двигателей»; «Совершенствование методики контроля эксплуатационного состояния летного поля аэродрома»; «Многофункциональные беспилотные авиационные комплексы»; «Анализ и оценка эффективности управления напряжением авиационного синхронного генератора с использованием систем искусственного интеллекта»; «Совершенствование подготовки воздушных судов к полетам за счет унификации газозарядных средств».

Руководство Департамента по авиации готово встречаться и обсуждать с магистрантами детали воплощения в жизнь их дипломных проектов.

Продолжение темы об организации образовательного процесса в Белгосакадемии авиации – на стр. 11.

Добрая весть

Welcome to «Гомель»!

30 января в городе над Сожем был торжественно открыт Центр транспортного обслуживания.

В церемонии принял участие начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов. Он поздравил коллектив центра и отметил важность события для Белорусской железной дороги. «Это еще один шаг, чтобы быть ближе к нашим клиентам, к предприятиям – и в создании условий, которые позволят нам быть конкурентоспособными, и в решении вопросов и чаяний наших клиентов», – подчеркнул Владимир Михайлович.

По информации пресс-центра БЖД, начиная с 2014 года на Белорусской железной дороге продолжается реализация целостной системы комплексного транспортного обслуживания владельцев грузов, в том числе внедрения новых технологий работы, охватывающих все звенья перевозочного процесса. Главная цель – максимально приблизиться к грузовладельцу, повысить оперативность обслуживания. Основные принципы при обслуживании клиентов – доступность услуг железнодорожного транспорта, оперативность и

комплексность, высокое качество и гарантия выполнения договорных обязательств.

В структуре Центра транспортного обслуживания, названного «Гомель», предусмотрено два уровня работы с клиентами – региональный и линейный. Работа с клиентом на Гомельском отделении железной дороги начинается в Региональном центре управления и транспортного обслуживания. Это – предоставление железнодорожного кода, регистрация клиента в базах информационных систем отделенческого и дорожного уровня, заключение договоров на обслуживание при перевозке грузов железнодорожным транспортом и договоров транспортной экспедиции, планирование и согласование заявок на перевозку грузов. Также РЦУТО выполняет функции, связанные с маркетинговой, транспортно-экспедиционной и рекламной деятельностью.

На линейном (станционном) уровне работой непосредственно с клиентами гомельского региона теперь занимается



ся Линейный центр транспортного обслуживания «Гомель». Это новое структурное подразделение станции Гомель, которое представляет интересы перевозчика в части организации перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования и оказания работ (услуг), связанных с перевозкой грузов. В регион обслуживания ЛЦТО «Гомель» входят 9 станций: Добруш, Тереховка, Круговец, Костюковка, Лазурная, Уза, Буда-Кошелевская, Сож, Гомель-Северный. Основные

функции ЛЦТО «Гомель» – документальное оформление приема груза к перевозке и выдаче, организация и осуществление приема и выдачи грузов, начисление причитающихся платежей за перевозки грузов, выполненные транспортные работы и услуги.

Предоставление комплексной услуги по организации перевозки грузов за счет внедрения современных технологических и информационных принципов транспортного обслуживания, а также обеспечение доступа к услугам организаций и структурных подразделений отделения по принципу «одно окно» позволят упростить взаимодействие перевозчика и грузовладельца, сконцентрировать оформление грузовых операций в одном месте, сэкономить время грузовладельцев.

Появление подобных центров транспортного обслуживания предусмотрено программой развития системы транспортного обслуживания при организации железнодорожных грузовых перевозок до 2020 года. В ближайших планах – создание линейных и региональных центров транспортного обслуживания на Могилевском (станция Могилев) и Витебском (станции Витебск и Полоцк) отделениях Белорусской железной дороги.

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

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ



Когда бортовое безмолвствует

За четыре года, прошедшие с момента введения в нашей стране платы за проезд по отдельным автомобильным дорогам, белорусские автотранспортники освоили электронную систему оплаты проезда. Однако инциденты с проездом транспортных средств без оплаты все еще случаются. Нередко такие нарушения происходят по причине умышленного уклонения от уплаты, но бывают, хотя и значительно реже, случаи сбоя в работе электронных устройств.

Один из таких случаев произошел в конце октября прошлого года с водителем автопарка № 3 г. Могилева, следовавшим на автопоезде МАЗ из Гомеля в Минск по автодороге М5. Водитель работает на этом автомобиле более четырех лет. За эти годы он досконально изучил инструкцию и накопил определенный опыт проезда через установленные на автодорогах порталы. Поэтому, когда при выезде из Гомеля не сработало бортовое устройство, он связался по телефону с оператором BelToll и разъяснил ситуацию. Только около Жлобина электронное устройство заработало. По приезде в столицу водитель в тот же день обратился в пункт обслуживания клиентов BelToll для

проверки работоспособности бортового устройства электронной оплаты. Работники ИООО «Капш Телематик Сервисиз» установили, что состояние прибора – рабочее. Причина его несрабатывания так и не была определена. Тем не менее проезд без оплаты двух контрольных пунктов на автодороге М5 был расценен специалистами системы BelToll как нарушение порядка технической эксплуатации электронного устройства. За проезд порядка 60 км без оплаты ГУ «Транспортная инспекция» выставлен счет автопарку на оплату по ставке в многократно увеличенном размере (260 EUR).

А теперь представьте, уважаемые читатели, следующую ситуацию. Вы приходите в

магазин, приобретаете товары и после расчета с кассиром обнаруживаете, что в чек продажи не включен и потому не оплачен один из приобретенных товаров. Вы обращаетесь к администрации магазина, которая обязывает вас оплатить неучтенный кассовым аппаратом товар в десятикратном размере от его стоимости. При этом администрация угрожает передать дело в суд. Согласен с вами: такие инциденты в магазине невозможны.

Хотелось бы отметить, что за многие годы пользования платными дорогами в странах ЕС автопарк никогда не был оштрафован. В случаях несрабатывания бортового устройства немцы и поляки в корректной

форме предлагают перевозчику уплатить по установленной таксе. А что в родной Беларуси? При обсуждении в Могилевском представительстве Ассоциации «БАМАП» последнего случая с автопоездом автопарка № 3 мне были представлены более десяти копий подобных актов, предъявленных Транспортной инспекцией к перевозчикам области.

Сумму штрафа, выставленную Транспортной инспекцией автопарку, руководство последнего будет вынуждено взыскать с водителя. Однако остается надежда на справедливое решение ситуации.

Виктор ПЕТРУШКО

КОММЕНТАРИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНСПЕКЦИИ МИНТРАНСА

Транспортная инспекция изучила ситуацию с водителем автопарка № 3 г. Могилева, следовавшим на автопоезде МАЗ из Гомеля в Минск по автодороге М5. По результатам рассмотрения вопроса сообщаем следующее:

ТИ осуществляет контроль соблюдения пользователями платной автомобильной дороги требований порядка взимания платы за проезд по платной дороге, а также взимает плату в увеличенном размере в случае фиксации факта неоплаты за проезд на основании информации, предоставленной в адрес инспекции оператором системы электронного сбора платы – ИООО «Капш Телематик Сервисиз».

Так, согласно переданной информации, за автомобилем с регистрационным знаком АВ 3965-6 27 октября 2017 года системой электронного сбора платы за проезд зафиксировано нарушение порядка оплаты за пользование платными автомобильными дорогами № 1399356 (неоплата).

Как указал автор, у него действительно не сработало бортовое устройство, следовательно, в системе электронного сбора платы было зафиксировано нарушение.

В соответствии с возложенными на Транспортную инспекцию функциями в случае получения информации о зафиксированных нарушениях уполномоченное должностное лицо составляет и направляет в адрес собственника (владельца) автомобиля акт нарушения, содержащий требование о внесении платы в увеличенном размере, с приложением квитанции с указанием суммы.

Отметим, что в случае фиксации факта неоплаты за проезд по платной автомобильной дороге взимается плата в увеличенном размере в сумме 260 евро. Она должна быть внесена не позднее 30 дней с момента составления акта нарушения.

Что касается вопросов, связанных с работой системы электронного сбора платы, то они входят в компетенцию оператора системы – ИООО «Капш Телематик Сервисиз».

КОММЕНТАРИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ «БЕЛАВТОСТРАДА»

На сегодняшний момент система электронного сбора платы за проезд по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь функционирует уже более четырех лет. За это время число фиксируемых нарушений порядка платы за проезд по платным автомобильным дорогам сокращается с каждым днем. За период эксплуатации пользователи начали более ответственно относиться к своим обязанностям по оплате проезда по платным автомобильным дорогам.

Вместе с тем по-прежнему остается актуальным вопрос соблюдения со стороны пользователей платных автомобильных дорог обязанностей, возложенных на них действующим законодательством и порядком технологической эксплуатации.

К ним относятся:

- необходимость заключить договор и зарегистрировать транспортное средство в системе электронного сбора платы до начала пользования платной дорогой;

- установка устройства электронной оплаты в зоне, предусмотренной для монтажа и предписанной руководством пользователя;

- требование не создавать помех работе устройства электронной оплаты – щетки ветрового

стекла в свободном положении не должны закрывать устройство;

- проверка до начала пользования платной автомобильной дорогой исправности устройства электронной оплаты;

- требование выставить верное количество осей до начала пользования платной автомобильной дорогой;

- требование убедиться до въезда на платную дорогу в том, что внесенной суммы предоплаты достаточно для внесения платы за проезд по расчетному сегменту платной дороги;

- требование в соответствии с порядком технологической эксплуатации следовать акустическим и оптическим сигналам, подаваемым устройством электронной оплаты во время движения по платной дороге.

Стоит отметить: один звуковой сигнал, издаваемый устройством электронной оплаты, свидетельствует о том, что операция об оплате произведена. В случае двух или четырех звуковых сигналов, а также при их отсутствии пользователю предписано обратиться в ближайший пункт обслуживания.

Соблюдать вышеперечисленные требования несложно. Это позволяет пользователям платных автомобильных дорог не допускать нарушения порядка оплаты проезда транспортных средств по платным автомо-

бильным дорогам Республики Беларусь и избежать наступления неблагоприятных последствий.

Что касается претензий от пользователей платных автомобильных дорог, все они рассматриваются. При этом учитывается информация из разных источников: данные, хранящиеся в системе электронного сбора платы о всех списаниях денежных средств по всему маршруту; информация о работе станции сбора платы (в частности, находилась ли она в рабочем состоянии в момент проезда данного транспортного средства); информация о том, находилось ли устройство электронной оплаты в рабочем состоянии при обращении в пункт обслуживания после фиксации происшествия. Кроме того, прослушивается запись разговора при обращении на инфолинию.

На основании анализа всего вышеперечисленного и принимается решение о корректности сформированного нарушения.

В ответе на претензию, поданную в отношении описанного случая, оператор системы предоставил ответ о причинах фиксации нарушения, где пользователю было рекомендовано установить устройство электронной оплаты в соответствии с правилами технологической эксплуатации.

Унитарное предприятие
“Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия”
 приглашает к сотрудничеству

ПЕРЕВОЗЧИКОВ

для доставки торгового оборудования
 в торговые сети г. Минска и Минской области.

Требования:
 наличие гидроборта, высота кузова не менее 2500 мм,
 длина кузова не менее 5000 мм, возможность крепежа
 груза в кузове при помощи ремней.

Справки по телефону **8 (029) 799-60-01**
 с 9.00 до 17.00 по будним дням.

УНП 100373962

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

1 февраля 2018 г., четверг, № 5 (1390)

В полную силу? Готовы!



Надежная стартовая площадка для решения масштабных задач, предусмотренных Государственной программой по развитию и содержанию автодорог в Республике Беларусь на 2017 – 2020 годы, заложена КУП «Витебскоблдорстрой».

– Минувший год предприятие сработало рентабельно, с определенной прибылью, получив выручку от реализации продукции, работ и услуг порядка 47 миллионов рублей. Ее рост составил 116 процентов к уровню предыдущего года, а рост объема работ, выполненных собственными силами, – 117,7 процента. Более чем на 20 процентов возросла и производительность труда, – сообщил генеральный директор КУП «Витебскоблдорстрой» Владимир Матвеев. – За год освоено 45 миллионов рублей, из них 27,4 миллиона – на местной дорожной сети и 17,6 миллиона – на объектах прочих заказчиков.

Инвестиции в основной капитал составили 3,2 миллиона рублей, 2,1 миллиона из них направлены на обновление парка дорожно-строительной техники. Наиболее высок вклад в экономику предприятия филиалов, значительно перевыполнивших доведенные параметры. Речь идет о Поставском ДРСУ № 132, выручка от выполненных работ и услуг у которого равна 4,2 миллиона рублей, что на 21 процент больше, чем за 2016 год. В полтора раза перевыполнил собственные достижения предыдущего года как по выручке, так и по уровню производительности труда коллектив Дубровенского ДРСУ

№ 108. Удачно сложился год для Миорского ДРСУ № 203 и Докшицкого ДРСУ № 180, Шумилинского ДРСУ № 204 и Браславского ДРСУ № 142. У них довольно высокая результативность труда.

Плоды труда хозяев местных дорог ощутили жители всего региона, особенно в глубинке, хотя, безусловно, за такой короткий срок решить все накопившиеся проблемы сразу было бы невозможно. Текущий ремонт автодорог в 2017 году произведен в целом на 113 километрах и обошелся в 8,5 миллиона рублей, капитальный, более дорогостоящий, делался не в каждом районе. В Миорском

реконструировали железобетонный мост через реку Волту протяженностью 45,7 погонного метра и стоимостью 811 тысяч рублей. Аналогичные работы начались в Россонском районе на мосту через реку Дриссу, реконструкция которого оценивается в 850 тысяч рублей и будет завершена к лету текущего года. Важными для регионов объектами стали капремонт двух участков автодороги Оболь – Леоново – Лежни в Шумилинском районе и полутора километров подъезда к горпоселку Октябрьский от автодороги Р111 в Чашникском; перевод двух гравиек в автодороги с асфальтобетонным покрытием в Дубровенском и Браславском районах. Огромно-

го коллективного труда с участием большинства филиалов потребовали многочисленные объекты в горпоселке Копысь Оршанского района и в Дубровно накануне областных «Дожинок».

Стараясь сделать как можно больше, при этом качественно и экономно, дорожники, наряду с традиционными, использовали новые для облдорстроя технологии устройства стабилизации гравийных покрытий на основе асфальтового гранулята, медленно распадающихся битумных эмульсий и цемента. Наиболее эффективные технологии будут применяться и впредь.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»



Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 30 января, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 614 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 7 тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 91 учетное ДТП, в которых погибло 30 и ранено 96 человек. За аналогичный период 2017-го было зафиксировано 66 ДТП, в которых 24 человека погибли и 96 получили ранения.

ДТП с тяжкими последствиями произошло днем 28 января на 62-м километре автодороги М7 Минск – Ошмяны – граница Литвы. Здесь водитель автомобиля «Опель» при обгоне не справился с управлением и столкнулся со встречным гру-

зовиком «Скания». В результате в аварии погибло три и ранено два человека.

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

В объезд... через город

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Проверка надежности мостов ведется во всех регионах республики. С конца декабря автомобилям массой более 5 тонн запрещен проезд по мосту в районе деревни Бобовичи, что недалеко от Гомеля. И весь поток транзитного транспорта идет в объезд – по улицам областного центра и новобелицкому мосту.

Организация движения транзитных автомобилей через Гомель стала предметом обсуждения на прямой линии с участниками дорожного движения, которую провел начальник управления ГАИ УВД Гомельского облисполкома Игорь Макушенко.

Госавтоинспекция готова к тому, что экологическая обстановка в городе ухудшится, увеличится нагрузка на дорожное покрытие.

– Больше всего нас волнует угроза, которую представляют большегрузы для других участников движения, – сказал Игорь Макушенко. – Все пешеходные переходы на маршруте объезда нужно оборудовать светофорами, вблизи проезжей части установить турникеты для предупреждения внезапного выхода людей на дорогу. По мере выделения финансирования будут проводиться плановые мероприятия по повышению пропускной способности улиц.

Трудовой коллектив и объединенная профсоюзная организация ОАО «Мостострой» глубоко скорбят по поводу смерти первого заместителя генерального директора ОАО «Мостострой» Сергея Адамовича ЗВОННИКА и искренне соболезнуют родным и близким покойного.

Коллективы РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр» и кафедры «Мосты и тоннели» факультета транспортных коммуникаций БНТУ скорбят по поводу смерти первого заместителя генерального директора ОАО «Мостострой» Сергея Адамовича ЗВОННИКА и выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.

Коллектив ОАО «ДСТ № 1, г. Витебск» глубоко скорбит в связи с преждевременной смертью первого заместителя генерального директора ОАО «Мостострой» Сергея Адамовича ЗВОННИКА и выражает соболезнования родным и близким покойного.

Коллектив ООО «Белдоржтранс» скорбит по случаю безвременной кончины первого заместителя генерального директора ОАО «Мостострой» Сергея Адамовича ЗВОННИКА и выражает искреннее соболезнование родным и близким покойного с связи с постигшим их большим горем.

Ученый. Педагог. Дорожник

Доктору технических наук, профессору, заслуженному деятелю науки Республики Беларусь, почетному дорожнику СНГ, почетному дорожнику и транспортнику Беларуси, главному научному сотруднику Белорусского дорожного научно-исследовательского института Вячеславу ЯРОМКО 6 февраля исполнится 80 лет.

НАУЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Вся научная деятельность Вячеслава Яромко посвящена дорожной проблематике. Ее техническая направленность тесно связана с задачами, которые стоят перед дорожными организациями в условиях развития автомобильного транспорта, изменения технических параметров автомобилей и неуклонного роста интенсивности дорожного движения. Диапазон проблем, которые входили и входят в компетенцию профессора, достаточно широк. Это вопросы дорожного материаловедения, проектирования конструкций земляного полотна и дорожных одежд, технологии и организации работ в системе дорожно-транспортного комплекса.

Научные программы и тематические планы, в осуществлении которых Вячеслав Николаевич принимал непосредственное участие (в том числе был их руководителем), посвящены:

- теории проектирования и возведения земляного полотна на слабых грунтах;
- изучению динамики и установлению закономерностей консолидации слабых грунтов под воздействием внешних нагрузок;
- обоснованию ускоренных методов контроля степени уплотнения грунтов земляного полотна;
- оценке технической возможности и экономической целесообразности использования геосинтетических материалов для повышения прочности, влаго- и термостойкости земляного полотна и откосов насыпей и выемок;
- армирующим и трещинопрерывающим прослойкам в дорожных покрытиях;
- выработке критериев и обоснования методов обеспечения устойчивости асфальтобетонных дорожных покрытий при высоких и низких температурах;
- созданию системной методологии по оценке технического состояния и эксплуатационной надежности автомобильных дорог.

Последовательная и целенаправленная научная деятельность в коллективе БелдорНИИ позволила Яромко сформировать научную школу «Земляное полотно, грунты и геотех-

ника». В ее состав входили и входят многие сотрудники БелдорНИИ, БНТУ, БГУ и иных организаций. Среди них – В. Сеськов, В. Штабинский, В. Корюков, Н. Банников, И. Жайлович, Т. Музалева, А. Широких, П. Людчик и другие.

В рамках научной школы постоянно проводятся исследования по проблемам проектирования и строительства земляного полотна, охватывающие теорию и практику использования местных грунтов в дорожном строительстве, оптимизацию параметров земляного полотна и повышение его эксплуатационных качеств, аппликацию поверхности геосинтетическими материалами или их включение в конструкцию.

Многие сотрудники научной школы профессора Яромко успешно защитили кандидатские диссертации, а сам Вячеслав Николаевич в 1989 году – докторскую на тему «Основы ускорен-



Сотрудники сектора геотехники БелдорНИИ прибыли в г. п. Ореховск для строительства экспериментальной насыпи на слабых грунтах на автомобильной дороге Ленинград – Киев – Одесса (1972 г., Витебская область): В. ЯРОМКО, В. СЕСЬКОВ, Б. КУРИЦЫН, Н. БАННИКОВ, В. ВАЛЕНДО, М. ЛИВШИЦ.

ных методов проектирования и строительства автомобильных дорог на болотных грунтах».

Научные исследования и полученные при этом результаты нашли отражение в публикациях, патентах на изобретения и важных для дорожной отрасли нормативно-правовых документах. Вячеславу Яромко как руководителю научной школы и автору многих научных разработок Указом Президента Республики Беларусь присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки Республики Беларусь». Он – единственный в стране дорожный ученый, кто носит это почетное звание.

ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Инновации в сфере дорожного строительства реализуются в первую очередь благода-

ря открытиям, изобретениям и рационализаторским предложениям. На счету Яромко – 69 изобретений. На 12 – выданы авторские свидетельства Комитетом по делам изобретений и открытий СССР, на остальные – патенты Республики Беларусь (50 наименований), Российской Федерации (4) и СССР (3).

В тематическом плане все изобретения можно разделить на 4 группы: способы новых решений технологических и проектных задач (30 наименований); новые конструкции земляного полотна и дорожных одежд (10); новые конструкции контрольно-измерительных приборов (12) и новые дорожно-строительные материалы или компоненты (8). Большинство изобретений (особенно технологического и проектного характера) использованы на практике в результате включения их сути в нормативно-технические документы. Технические инновации, содержащиеся в авторских свидетельствах и патентах, нашли отражение в учебной литературе и учитываются в учебном процессе по специальным дисциплинам дорожного профиля.

НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Требования к качеству выпускаемых в дорожном хозяйстве продуктов и изделий устанавливаются нормативными документами – стандартами, регламентами, техническими указаниями, нормами, правилами и т.п. По мере развития науки, совершенствования техники и технологии, накопления опыта нормативные документы совершенствуются, появляются новые уточненные критерии, системы оценки хода технологических процессов и требуемых качеств материалов, изделий или сооружений. Основную работу по созданию нормативно-технических документов в дорожном хозяйстве выполняет ГП «БелдорНИИ». К процессу их разработки подключаются и специалисты других организаций: РУП «Белгипродор», РУП «Белдорцентр», БНТУ... Работы, как правило, ведутся коллективно. Руководителем и непосредственным исполнителем разработки документов в большинстве случаев выступал Вячеслав Яромко. Основными исполнителями от ГП «БелдорНИИ» были нынешний директор института Виктор Шумчик, а также сотрудники НИИ В. Штабинский, В. Корюков, И. Жайлович; от БНТУ – И. Вербило, И. Яцевич; от СоюздорНИИ – В. Казарновский, Э. Кузахметова, И. Евгеньев, Ю. Мотылев. Авторство по разработке 58 нормативно-технических и методических документов (ТНПА) принадлежит Яромко. Из них действующими в настоящее время являются 10 ТКП, 12 СТБ, 4 ДМД и 10 технических рекомендаций. Все они базируются на научно обоснованных положениях, учитывают накопленный опыт проектных, строительных и эксплуатационных дорожных организаций страны и согласуются с дорожной нормативной базой европейских государств.

ПУБЛИКАЦИИ

Одним из способов внедрения результатов исследований в производство и учебный процесс является их опубликование в печати. Опубликованные работы становятся достоянием широкой научной и технической обществен-

ности, формируя общий научный потенциал государства.

Профессор Вячеслав Яромко опубликовал около 350 научных работ. Среди них – 16 монографий, 15 методических рекомендаций, 10 учебных пособий, 58 нормативно-технических документов, включая 12 стандартов и 10 ТКП Республики Беларусь.

Опубликованы эти научные работы в значительный временной период – с 1965 по 2017 год. Поэтому с позиций сегодняшнего дня ценность они представляют разную. И тем не менее большинство работ не потеряли актуальности. Они свидетельствуют о динамике развития дорожной науки. Многие положения, содержащиеся в публикациях по дорогам общего пользования, вполне применимы для местных, лесных, карьерных и других дорог низших категорий. Так, монография «Дорожные насыпи на болотных грунтах», изданная в 1998 году, и в настоящее время является важным источником информации.

В последние годы при участии профессора Яромко в соавторстве с сотрудниками БНТУ, МСД и БелдорНИИ были изданы ценные для инженеров и преподавателей вузов книги. В их числе – энциклопедии «Автомобильные дороги Беларуси», «Автомобильные дороги Содружества Независимых Государств», книга «Минская кольцевая автомобильная дорога», учебное пособие «Строительство автомобильных дорог».

НАУЧНЫЙ ВКЛАД В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Результаты научных исследований профессора Яромко широко использовались и используются в практике дорожных организаций Беларуси, России, Литвы и других стран.

Наши дорожные организации благодаря использованию научных результатов исследований ученых, в том числе профессора Яромко, находятся в авангарде научно-технического прогресса среди дорожных организаций стран СНГ. Строительство новых, содержание и ремонт существующих дорог осуществляются на прочной научной основе. Благодаря систематической диагностике и организационно-технической дисциплине в дорожной отрасли белорусские автомобильные дороги отличаются высоким качеством.

О вкладе Вячеслава Яромко в дорожное строительство можно судить по ряду показателей, а именно по тематической направленности исследований на конечный производственный результат, по актуальности опубликованных научных работ, по числу полученных патентов на изобретения и той конкретной научно-практической работе, которую Вячеслав Николаевич ведет на протяжении более 50 лет. Некоторые из этих показателей уже были приведены выше.

Внедренными в дорожное строительство можно считать научные разработки по учету свойств местных, в том числе болотных, грунтов, динамике и консолидации дорожных насыпей на слабых грунтах и эффективным технологиям строительства автомобильных дорог. Одностадийный метод строительства дорог на болотах позволил сократить сроки строительства и значительно снизить стои-

Примите поздравления!

УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!

От всей души поздравляем Вас со славным юбилеем!

Искренне желаем и дальше активно продолжать научную деятельность, быть в апогее прогресса дорожного хозяйства. Пусть не угасает желание делать все для постоянного повышения качества нашей дорожной сети, а свой богатый опыт последовательно передавать нашей талантливой молодежи.

Здоровья Вам и счастья!

От имени коллектива
Белорусского
дорожного научно-исследовательского института
директор В. ШУМЧИК

УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!

Коллектив РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр» горячо и сердечно поздравляет Вас с 80-летием!

Желаем, чтобы не иссякали Ваша энергия и поток новых идей. Желаем успехов в работе и в достижении поставленных целей и намеченных планов. Пусть еще на долгие годы хватит у Вас сил для успешного осуществления всего задуманного.

И пускай в каждом дне, в каждом часе Будут радость, тепло, доброта! Дарит жизнь вдохновение, счастье И удачу во всем и всегда!

Генеральный директор
Н. ЧЕРНЮК

УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!

Руководство и коллектив государственного предприятия «Белгипродор» от всей души поздравляют Вас с юбилеем!

Рады, что Вы по-прежнему остаетесь преданным дорожной науке, принципиальным, полным творческих идей и планов.

Искренне желаем Вам здоровья и долголетия, удачи во всем и новых научных достижений!

Директор О. ПИГУНОВ

УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!

От коллектива ОАО «Дорстрой-индустрия» примите самые теплые

поздравления с колоссальным юбилеем!

Пусть пылающий в Вашей душе огонь любви к своему делу, дорогам зажигает факел новых идей, новых инициатив и новых открытий. Пусть работа приносит не только результат, но и удовольствие. Пусть будут счастливы все, кто Вам дорог. Здоровья! Успехов! Удачи!

Генеральный директор
С. КУЗНЕЦОВ

УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!

Коллектив РУП «Бреставтодор» поздравляет Вас с замечательной датой в Вашей жизни!

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

мость возведения насыпей. Важное практическое значение для дорожного строительства играют ускоренные методы контроля степени уплотнения земляных сооружений. Они нашли применение в дорожных и строительных организациях не только Республики Беларусь, но и других стран СНГ. Обоснованы требования к степени и однородности использования грунтов для обеспечения устойчивости и стабильности земляного полотна. Разработаны технологии скоростного строительства и организации работ по разработке выемок и возведению высоких насыпей, а также производства работ в зимних условиях. Достигнута возможность сокращения технологического перегрева между окончанием возведения земляного полотна и устройством монолитных слоев дорожной одежды.

В ходе исследований целесообразности применения геотекстильных и геосинтетических материалов в дорожном строительстве обоснован ряд рекомендаций по укреплению откосов насыпей и выемок, устройству дренирующих прослоек при возведении насыпей из переувлажненных грунтов. Стоимость укрепительных работ снизилась при этом в 4-6 раз.

Исследования по проблемам дорожно-строительных материалов и механике дорожных одежд позволили Вячеславу Яромко обосновать современные требования к асфальтобетону и методам контроля качества его уплотнения. Современная оценка качества материалов – это возможность избежать значительных трудовых и энергетических затрат. В последние годы ученым разработаны основные положения новой концепции расчета дорожных одежд нежесткого типа, произведен анализ конструкции дорожных цементобетонных покрытий на второй кольцевой автомобильной дороге. Особое внимание при этом уделено вопросам прочности и устойчивости цементобетонных покрытий, армированию деформационных швов, роли укрепленного вяжущими материалами основания и другим положениям эксплуатационного состояния дорожной конструкции. Достаточно подробная интерпретация дана по концепции «Вечные дорожные одежды» в условиях Республики Беларусь. Некоторые важные для организации движения и эстетики дорожного интерьера условия приведены Вячеславом Яромко в СТБ 1635-2006 и ТКП 059-2007.

В настоящее время Вячеслав Николаевич продолжает работу над совершенствованием методов расчета и технологии строительства земляного полотна и дорожных одежд, систематически анализирует динамику развития дорожно-транспортного комплекса страны, использует свои знания и опыт для решения прогнозных проблем дорожной отрасли.

ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Научно-исследовательская деятельность в БелдорНИИ постоянно была связана с работой выпускающих кафедр БПИ – БГПА – БНТУ. На начальном этапе этой деятельности Вячеслав Яромко выступал как консультант студентов и аспирантов, принимал участие в рецензировании дипломных проектов студентов-дорожников, руководил дипломным проектиро-

ванием. Кафедры дорожного профиля БНТУ и БГТУ систематически обращались с просьбой о рецензировании издаваемых учебников, учебных пособий и учебных программ. За последние годы были прорецензированы учебники и учебные пособия Я. Ковалева, В. Веренько, Ю. Бабаскина, Н. Вырко, П. Лыщика и других.

На кафедре «Строительство и эксплуатация дорог» БНТУ Яромко работал с 1994 по 2004 год. В его индивидуальный план в этот период входило чтение лекций по дисциплинам: «технология строительства автомобильных дорог», «строительство дорог на слабых грунтах», «содержание и ремонт автомобильных дорог». Многие годы Вячеслав Николаевич входит в состав государственной комиссии по защите дипломных проектов студентами по специальности «автомобильные дороги».

С 2004 года по настоящее время Яромко ведет педагогическую работу на кафедре «Проектирование дорог» БНТУ. Он читает лекции по проектированию дорог в сложных природно-климатических условиях и является руководителем и консультантом по дипломному проектированию. Участвует в подготовке и повышении квалификации молодых ученых и специалистов, являясь научным консультантом и руководителем аспирантов и докторантов, в том числе из Азербайджана и Казахстана.

Как педагога профессора Яромко отличает высокая профессиональная компетентность, внимательное отношение к запросам и интересам студентов, педагогическая коммуникабельность и объективная требовательность.

На факультете транспортных коммуникаций БНТУ Яромко является постоянным председателем государственной аттестационной комиссии для проведения итоговой аттестации аспирантов (докторантов, соискателей).

НАГРАДЫ И ПОЩРЕНИЯ

За научный вклад в развитие дорожной отрасли, многолетнюю активную общественную деятельность профессор Вячеслав Яромко отмечен правительственными наградами, почетными грамотами, знаками отличия министерств и общественных организаций. В их числе – медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970 год) и «За трудовую доблесть» (1981 год), нагрудные знаки «Изобретатель СССР» (1972 год), «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени (1999 год), «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени (2003 год), «Почетный транспортник» (2008 год), две серебряные медали ВДНХ СССР (1984 и 1986 гг.), почетное звание «Заслуженный деятель науки Республики Беларусь» (2008 год).

Иван ЛЕОНОВИЧ,
профессор, доктор технических наук,
заслуженный деятель науки и техники
БССР, почетный дорожник и транспортник
Республики Беларусь, почетный
дорожник СНГ

ИЗ ДОСЬЕ «ДБ»

Вячеслав Николаевич родился в деревне Дубенцы (ныне входит в состав Хатежинского сельсовета Минского района).

В 1957 году окончил Минский политехникум, в 1963-м – Белорусский политехнический институт. Затем работал мастером, прорабом в различных строительных организациях столицы. С 1964-го по настоящее время трудится в Белорусском дорожном научно-исследовательском институте. За 54 года работал на должностях старшего инженера, руководителя группы, заведующего сектором, лабораторией, отделом. Был техническим директором научно-исследовательского института «Дорстройтехника» и научно-производственного объединения «Белавтодорпрогресс» (1994–1999), с 1999 по 2004 год – директором инженерно-консалтингового центра института «БелдорНИИ». В настоящее время является главным научным сотрудником института. С 1994 года – профессор кафедры «Строительство и эксплуатация дорог», затем кафедры «Проектирование дорог» Белорусского национального технического университета. Член совета Высшей аттестационной комиссии (ВАК) по защите докторских диссертаций, член экспертно-научного совета при Межправительственном совете дорожников (МСД) стран СНГ, председатель технического комитета по стандартизации ТК 07 «Сооружения транспорта» при Министерстве архитектуры и строительства.



Параллельно с научно-исследовательской деятельностью Яромко принимает активное участие в общественной работе. Был лектором, входил в состав общественных организаций, участвовал в различных мероприятиях района и Департамента «Белавтодор». Неоднократно являлся председателем и членом Фрунзенской территориальной избирательной комиссии по выборам депутатов всех уровней и Президента Республики Беларусь.

С момента создания Межправительственного совета дорожников стран СНГ и до настоящего времени принимает непосредственное участие в деятельности экспертно-научного совета при МСД, формировании межреспубликанских научных программ и нормативно-технических документов. Его научно-аналитическая деятельность высоко оценивается секретариатом МСД.

С 1994 года в БНТУ действует Совет по защите докторских и кандидатских диссертаций. Профессор Яромко постоянно входит в состав совета и является его ведущим членом по специальностям «Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей» и «Технология и организация строительства». Многие годы входил в состав экспертного совета ВАК Республики Беларусь.

Принимает активное участие в распространении научно-технических знаний, изучении и восстановлении истории развития дорожного дела в нашей стране. Это имеет большое значение для воспитания студентов, молодых ученых и специалистов.

Принимает активное участие в распространении научно-технических знаний, изучении и восстановлении истории развития дорожного дела в нашей стране. Это имеет большое значение для воспитания студентов, молодых ученых и специалистов.

Уверены, что присущее Вам высокое чувство ответственности за избранное дело вместе с опытом и неиссякаемой энергией будут и в дальнейшем Вашими постоянными помощниками.

Пусть в Вашем сердце всегда живут вера, надежда и любовь. Счастья Вам, крепкого здоровья и прекрасного настроения!

**Генеральный директор
М. НЕПОЧЕЛОВИЧ**

**УВАЖАЕМЫЙ
ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!**

Примите наши самые искренние поздравления с юбилеем!

Мы знаем Вас как талантливого ученого и прекрасного человека. Мы благодарим Вас за преданность нашему общему де-

лу, за стремление сделать наши дороги прочнее, надежнее, красивее.

Уверены, впереди у Вас множество добрых дел и интересных открытий, плоды которых станут достоянием дорожников. Дай вам Бог здоровья и сил на долгие годы!

**От коллектива
РУП «Могилевавтодор»
генеральный директор А. ЛОПАТИН**

**УВАЖАЕМЫЙ
ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!**

Примите искренние поздравления от коллектива открытого акционерного общества «Дорожно-строительный трест № 3» с 80-летием и теплые слова признательности за Ваш профес-

сионализм, интеллектуальный вклад, весомый и многогранный, в развитие отечественной дорожной отрасли!

Мы знаем Вас как талантливого ученого, как человека, увлеченного своим делом, обладающего большим запасом знаний, эрудиции, умеющего масштабно мыслить, жить и работать так, чтобы научные изыскания и творческие решения приносили пользу людям.

Желаем Вам доброго здоровья и благополучия. Оставайтесь всегда бодрым, в неустанном поиске нового, молодым душой и жизнерадостным.

И пусть еще долгие годы Вам дарит мир огромный только лучшее!

**Генеральный директор
Г. ТИМОФЕВ**

**УВАЖАЕМЫЙ
ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ!**

Всю свою жизнь Вы посвятили служению нашему общему делу.

Итоги прожитых Вами лет впечатляют. Но все, кого дороги ведут вперед, никогда не ограничиваются подведением итогов, они всегда строят планы. Желаем Вам, чтобы планов было много и чтобы было много средств и сил для их осуществления.

Крепкого Вам здоровья, семейного благополучия, долголетия, мира и добра!

**От коллектива
ОАО «СМТ № 8»
генеральный директор
С. АЛИМКИН**

Возраст зрелости

Завтра исполнится 50 лет директору филиала № 9 ОАО «Гомельоблавтотранс» Юрию ВЕРЕМЕЙЧИКУ. Это зрелый возраст, когда уже многое сделано, но и до горизонта пока далеко: еще не осуществлены все жизненные планы и задумки, и запас прочности еще велик.



Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

В свой золотой юбилей Юрий Николаевич не станет печалиться об ушедших годах, а вспомнит о них с радостью, ведь прожил их правильно и достойно. Правда, минуткой взгрустнет по своей ушедшей юности, вспомнит годы возмужания и становления. Но грусть эта будет светлой и по-житейски мудрой. Что было, то было...

Родился юбиляр в д. Лебедевка Жлобинского района. Детство Юрия Николаевича было таким же, как и у тысяч его сверстников. Он, как и все мальчишки, тяготел к технике. Поначалу его интересовал велосипед, затем – мотоцикл. А кто из местных ребят не мечтал поехать за рулем настоящего автомобиля? Юрий Веремейчик был одним из них.

Вступая во взрослую жизнь, он не искал легких путей и легкого хлеба, а выбрал трудную, но верную дорогу. Еще до службы в армии окончил Жлобинское СПТУ-187. Водителем начал работать, демобилизовавшись из рядов Вооруженных сил, и в этой ипостаси прошел большую жизненную и профессиональную школу на Белорусском металлургическом заводе. Работал водителем в автотранспортном цехе БМЗ, затем – мастером, старшим мастером по ремонту транспорта, начальником производственно-технического отдела республиканского автотранспортного дочернего унитарного предприятия «Металлургтранс». Заочно окончил Могилевский машиностроительный институт. В сентябре 2014 года был назначен директором филиала № 9 ОАО «Гомельоблавтотранс».

Рогачевское автотранспортное предприятие прошло большой и славный путь. Первым его директором был товарищ Кукреш, главным инженером – Александр Тамков. В разные годы коллектив возглавляли Иван Марьянин, Леонид Ордо, Василий Вишневецкий, Леонид Левченко, Александр Терешин и др. Юрий Веремейчик считает назначение его на должность директора – большая честь и вместе с тем огромная ответственность, ведь за твоими плечами, прежде всего, люди – со своими надеждами

и чаяниями. Умело и грамотно организовать работу на всех участках, создать для этого необходимые условия и добиться хороших результатов – вот задача руководителя. И Юрию Веремейчику в этом отношении нужно отдать должное. С его приходом в филиале оживилась работа, улучшились технико-экономические показатели. Новый руководитель начал с укрепления дисциплины и наведения порядка, разбирался с задолженностями предприятия. В результате стали расти пассажирооборот, улучшились другие показатели. Появилась возможность выплачивать долги и двигаться вперед. Очень важно и то, что за цифрами и фактами новый директор не забывал о людях труда.

Сегодня филиал № 9 ОАО «Гомельоблавтотранс» представляет собой автотранспортное хозяйство, которое обеспечивает потребности региона в пассажирских перевозках, развивает грузовые и успешно решает социально-экономические вопросы. Производственный процесс обеспечивают 145 работников. Филиал имеет 32 автобуса и 17 грузовых автомобилей, другую технику. На балансе также числятся автовокзалы «Довск» и «Рогачев», на котором ежедневно бывает масса людей – работой терминала они довольны. Здесь комфортно всем: и работникам, и пассажирам. В результате проведенной реконструкции автовокзал стал своеобразной визитной карточкой города. Примечательно, что здесь установлена мемориальная доска в честь уроженца Рогачева Анатолия Евгеньевича Андреева – государственного деятеля, Героя Социалистического Труда, бывшего министра автомобильного транспорта БССР. Директор филиала Юрий Веремейчик и его коллеги внимательно следят, чтобы у мемориальной доски знаменитому земляку всегда были живые цветы.

На предприятии также действует диагностическая станция № 89, которая оказывает услуги по проведению государственного технического осмотра и диагностического контроля транспортных средств. К прочим видам деятельности, осуществляемым филиалом, относятся

технический осмотр и ремонт автомобилей, стоянка, мойка автомобилей, сдача помещений в аренду и т. д.

Минувший год был для коллектива нелегким, но достигнутые результаты автотранспортников обнадеживают. Так, задание по пассажирообороту выполнено на 101,4%, по экспорту транспортных услуг – на 136,6%. Обеспечен показатель по чистой прибыли, которая ожидается в размере 9 тыс. рублей. С первых дней 2018 года здесь взяли уверенный курс на еще более ощутимое улучшение финансового состояния и использование резервов, которые на предприятии, безусловно, есть.

В филиал № 9 ОАО «Гомельоблавтотранс» всегда приятно зайти. Здесь отремонтированы кровля и фасад АБК. На территории, где сделан ремонт покрытия, – всегда чистота и порядок. Кабинеты для персонала также ремонтируются, закупается новая оргтехника. В филиале не на словах, а на деле проявляется забота о инженерно-технических работниках, водителях и кондукторах. Для их комфортного межсменного отдыха оборудовано помещение с мягкой мебелью, микроволновой печью, холодильником, телевизором.

Коллектив филиала – это дружная команда профессионалов с активной жизненной позицией. Таков и директор Юрий Веремейчик – человек, легкий на подъем, активный, неугомонный, всегда готовый повести за собой людей. Автотранспортники шефствуют над памятником погибшим в Великой Отечественной войне, следят за тем, чтобы он находился в должном состоянии. Они также принимают участие в городских мероприятиях, дружат со спортом. Примечательно, что руководитель филиала не только приветствует занятия спортом, но и сам принимает активное участие в различных чемпионатах и первенствах. Причем на соревнованиях он ездит со своими двумя сыновьями-школьниками, которых приобщает к физкультуре и спорту с детских лет.

– Все, что сделано на предприятии – это дело рук наших тружеников и тех, кто работал здесь в

разные годы, – отметил в беседе Юрий Николаевич. – От того, насколько четко и оперативно налажены перевозки пассажиров и грузов, зависит работа других отраслей экономики. Труд автомобилиста почетный и напряженный, требующий высокой физической и эмоциональной самоотдачи. В нашем коллективе немало именно трудолюбивых людей, которые вносят достойный вклад в производственный процесс и показывают примеры высокого профессионализма. Назвать всех просто не представляется возможным, да и газетной площади для этого потребуется немало. Поэтому как руководитель хочу поблагодарить наших водителей, ремонтников, специалистов других профессий за преданность делу и добросовестный труд. Сила коллектива именно в его людях, и у нас есть кем гордиться.

Ну вот, хотелось написать о золотом юбиляре, а получился производственный портрет трудового коллектива. Может, потому, что в разговоре Юрий Веремейчик все больше говорил не о себе, а о людях, показателях, делился планами на будущее. По всему чувствовалось, что этот человек охвачен трудовыми заботами и проблемами, которые не остаются нерешенными. Производственный язык трудно адаптировать в общедоступную форму художественной публицистики, которая должна вызывать интерес у всех. Поэтому скажу коротко: наш замечательный юбиляр состоялся как автотранспортник и хороший руководитель. Это доказано жизнью и его производственным реноме.

...Вообще-то, для такого вдумчивого и делового, полного жизненной энергии директора, как Веремейчик, 50 лет – не возраст. Вершина, до которой нужно долететь, еще впереди, как и огромное количество дел на производстве. Да мало ли какие заботы и радости, проблемы и их разрешение встретятся на дальнейшем пути этого умного, отзывчивого и просто хорошего человека, прекрасного труженика и руководителя. Пожелаем ему удачи!

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Наш коллектив, который Вы возглавляете, тепло и сердечно поздравляет Вас с замечательной датой – 50-летием со дня рождения!

Мы знаем Вас как умного, делового и заинтересованного руководителя, душой болеющего за свой коллектив. Нам импонирует Ваша живинка в работе, творческий подход к решению самых сложных задач, внимание и душевный подход к людям.

От всей души желаем Вам дальнейших успехов на профессиональном поприще, большого счастья и семейного благополучия, крепкого здоровья на долгие годы. Пусть во всех делах Вам сопутствует удача и на жизненных дорогах, как у истинного автотранспортника, всегда горит зеленый свет!

Коллектив филиала № 9

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Примите искренние и сердечные поздравления с золотым юбилеем от коллектива филиала «Жлобинавтотранс»!

Мы отдаем должное Вам и Вашему коллективу за неустанную труд, высокую ответственность и профессионализм. Желаем и впредь не терять бодрости духа, всегда быть в тонусе и оставаться на высоте! Новых Вам трудовых успехов, крепкого здоровья, благополучия и счастья в личной жизни!

50 – промежуточный финиш,
50 – середина пути,
50 – разве взглядом окинешь –
Сколько пройдено, сколько
пройти?

50 – это жизни цветенье.
Счастье длится пускай
целый век.

Разве годы имеют значение,
Если молод душой человек!

Директор К. ЯНКОВСКИЙ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Руководство и коллектив филиала «Автобусный парк № 2» тепло и сердечно поздравляют Вас с большим личным праздником – 50-летием со дня рождения!

Желаем Вам и в дальнейшем плодотворно трудиться на благо своего предприятия и отрасли. Бодрости и оптимизма, благополучия и счастья, чтоб в жизни не было ненастья, чтоб годы не были помехой здоровью, радости, успеху!

Желаем Вам в работе
вдохновенья,
В кругу семьи – тепла
и доброты,
Среди друзей – любви
и уваженья.

И в жизни – сбывшейся мечты!
Директор С. КАШЕВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Коллектив филиала «Автобусный парк № 5» присоединяется к теплым и сердечным поздравлениям по случаю Вашего золотого юбилея!

Искренне желаем Вам творческого созидательного настроения на долгие годы, неиссякаемых сил и энергии, крепкого здоровья и счастья. Пусть высокая ответ-

ственность и профессионализм помогают идти Вам только вперед. Новых Вам трудовых горизонтов, благополучия и оптимизма!

50 – не очень много,
Дата, в общем-то, мала,
Но не скатертью дорога
К этой дате привела.

Пусть же радостью искрится
Ваш прекрасный юбилей
И до сотни лет продлится
Ваша жизнь среди друзей!

Директор А. КАЗАКОВ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Руководство и коллектив филиала «Автобусный парк № 6» шлют Вам теплые и сердечные поздравления по случаю большого личного праздника – золотого юбилея!

Желаем Вам дальнейших успехов в труде, крепкого здоровья, счастья, взаимопонимания родных и близких. Пусть удача сопутствует каждому дню Вашей жизни, а душа остается молодой долгие годы!

С юбилеем, с днем рождения!
Вам – успехов и везенья
Мы желаем от души!

Пожелаем долго жить,
Не тужить, не горевать,
Полной грудью Вам дышать
И идти по жизни твердо,
Независимо и гордо!
Уваженья Вам, почета,
И высокого полета!

Директор С. ЯНКОВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Примите теплые и сердечные поздравления с 50-летием со дня рождения от коллектива филиала «Автобусный парк № 3»!

Желаем Вам крепкого здоровья, долгой и активной деятельности на трудовом поприще, благополучия и оптимизма. А еще верных Вам друзей, надежных деловых партнеров и просто хороших людей на жизненной дороге. Крепкого Вам здоровья, семейного благополучия и счастья!

Ваш юбилей – такая дата,
Как перекресток двух дорог:
Когда нет к юности возврата
И до заката путь далек.
Желаем счастья и веселья,
В семье – домашнего тепла,
Здоровья, сил и вдохновенья,
Удач, достатка и добра!

Директор Е. МЕТЕЛЬСКАЯ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Коллектив филиала № 16 от всей души шлет Вам самые теплые и сердечные поздравления с золотым юбилеем!

Пусть он станет логическим продолжением всех Ваших добрых дел, придаст новый импульс Вашим жизненным силам и окрылит на новые свершения. Желаем Вам дальнейшей плодотворной работы и успехов в нелегком деле автомобильных перевозок, крепкого здоровья и личного счастья!

Примите наши поздравления,
И пусть ничто Вас не тревожит.
Решить минутные сомнения
Пусть судьба всегда поможет!
Пусть силы Вас не покидают,
А возвращаются с отдачей.
И пусть возможностей

хватает

На невозможные задачи!

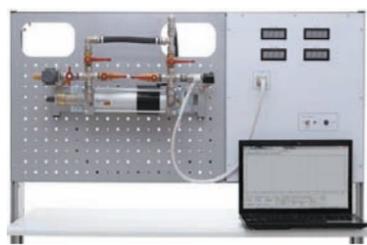
Директор В. КОШМАН

Научиться на трубе. Аэродинамической

Кафедра технической эксплуатации воздушных судов и двигателей Белорусской государственной академии авиации вступает в новый учебный семестр с обновленной материально-технической базой.

За счет средств республиканского инновационного фонда приобретено уникальное стендовое учебное оборудование. Оно будет использоваться при изучении таких дисциплин, как термодинамика и теплопередача, теория авиационного двигателя, механика материалов, аэромеханика, динамика полета, диагностика и надежность авиационной техники, гидравлика и гидропривод, гидромеханические системы. Практические и лабораторные занятия будут проводиться на качественно новом уровне.

Учебные стенды «Термодинамические процессы с МПСО» позволят проводить исследования изотермических, изобарных, изохорных и адиабатных термодинамических процессов, при этом варьировать исходные параметры в широких пределах. Будущие специалисты смогут лучше понять протекание этих процессов и закрепить знания на практике. Имеется возможность проведения одновременных занятий с двумя группами курсантов.



**Учебный стенд
«Термодинамические
процессы с МПСО»**

Не менее интересен учебный стенд «Теплотехника жидкости», предназначенный для исследования процессов теплообмена при движении жидкости в трубе или теплообменнике. Процессы теплоотдачи, теплопередачи и в целом теплообмена имеют боль-

шее значение при эксплуатации авиационной техники, в частности, при работе топливной системы авиадвигателя.



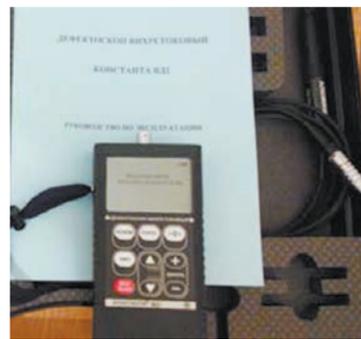
**Учебный стенд
«Теплотехника жидкости»**

Исследования прочностных, деформационных свойств металлических материалов под воздействием нагружения различного характера будут проводиться с помощью учебного стенда «Сопротивление материалов с МПСО», что весьма актуально для усвоения специальных дисциплин, касающихся конструкции и прочности воздушных судов и авиационных двигателей.



**Учебный стенд
«Сопротивление материалов с МПСО»**

Более эффективному изучению методов неразрушающего контроля материалов авиационной техники будет способствовать вихретоковый дефектоскоп, который позволяет обнаруживать наружные дефекты деталей (трещины, раковины и др.) и даже определять их размеры. Работая с подобными приборами, курсанты успешно осваивают основные методы диагностики и неразрушающего контроля, широко применяемые при ремонте и производстве авиационной техники.



Вихретоковый дефектоскоп

Учебный лабораторный стенд «Гидромашины и гидроприводы М1» предназначен для изучения рабочих и кавитационных характеристик насоса, определения коэффициента полезного действия гидропривода при поступательном и вращательном движении выходных звеньев, исследования гидроприводов и гидродвигателей на различных режимах, включая номинальные.

Один из самых интересных и перспективных типов нового оборудования – установка «Аэродинамическая труба», которая может быть использована не только для изучения закономерностей движения воздуха, характеристик тел, перемещающихся в воздухе, но и в научно-исследовательской работе. При помо-

щи этого комплекса можно изучать методы и средства определения основных аэродинамических характеристик различных моделей, а также устанавливать зависимость между ними.



**Учебный стенд
«Гидромашины
и гидроприводы М1»**

Установленное в учебных аудиториях БГАА стендовое оборудование готово к использованию в новом учебном семестре.



Аэродинамическая труба

Елена ТЕЛУЩЕНКО,
заведующая кафедрой
технической эксплуатации
воздушных судов
и двигателей БГАА,
кандидат химических наук

Макет поможет

Андрей КОЛОСКОВ, начальник кафедры средств наземного обеспечения полетов военного факультета БГАА, полковник

На кафедре средств наземного обеспечения полетов военного факультета БГАА разработан и внедрен в образовательный процесс электрифицированный макет аэродрома государственной авиации.

Макет используется при изучении специальных дисциплин: военные аэродромы, инженерно-аэродромное обеспечение, средства аэродромного и инженерного обеспечения. Уникальное наглядное пособие предназначается в первую очередь для подготовки курсантов по специальности «Техническая эксплуатация средств наземного обеспечения полетов». Но оно также может быть использовано при освоении военно-учетных специальностей, таких как «Техник (по эксплуатации

и ремонту аэродромно-эксплуатационных машин (установок)», «Начальник эксплуатационного расчета (аварийных тормозных установок)», «Командир инженерно-аэродромного взвода», «Строительство и эксплуатация аэродромов и защитных сооружений».

Внедрение новшества в образовательный процесс направлено на приобретение системных знаний по организации аэродромно-технического, радиотехнического обеспечения полетов, эксплуатационного содержания и ремонта, маскировки, охраны и обороны аэродрома, маркировки искусственных покрытий.

Помимо этого, использование электрифицированного макета аэродрома позволит повысить качество обучения специалистов инженерно-аэродромной службы ВВС и войск ПВО, которые проходят курсы подготовки и переподготовки на военном факультете академии.

И молодеет Молодечно...

В конце января свое 145-летие отметила станция Молодечно. Прошедшая рядом с одноименным населенным пунктом железнодорожная линия Ландварово – Ромны сыграла огромную роль в его развитии, неразрывно связав с работой станции. Сегодня станция – это крупный железнодорожный узел, через который ежедневно проходит около 120 пассажирских и грузовых поездов.

способность отчасти повлияла и реконструкция парка А (укладки съезда 1/3). Теперь имеется возможность принимать в парк Б грузовые поезда со стороны Полоцка, а пассажирские с этого направления могут прибывать в парк А не на один главный путь, как раньше, а на все.

– Если говорить об электрификации, то она поспособствовала и совершенствованию транспортного обслуживания населения Гродненского и Минского регионов, – отмечает начальник вокзала Лариса Дубовик. – С вводом электропоездов региональных линий экономкласса на участке Молодечно – Гудогай, к примеру, из Ошмян, Сморгони или Гудогая в Минск либо Заславль можно добраться по одному проездному билету без пересадок в Молодечно. Прошедшие с момента открытия движения электричек несколько месяцев показывают, что прямые поезда пользуются популярностью у пассажиров. Как и запущенные

Станция Молодечно – еще и грузовая, и сортировочная. Ежедневно здесь формируется порядка 50 грузовых составов, прибывает в среднем 25 вагонов со щебнем, цементом, песком, топливом, отправляются в разные регионы республики и за ее пределы вагоны с железобетонными изделиями филиала «Молодечножелезобетон» ОАО «Кричевцементношифер», ломом черных металлов ОАО «Белвторчермет», мебелью ЗАО «Молодечномебель», вагонозамедлителями СЗАО «Электромеханический завод», сухими молочными продуктами ОАО «Молодечненский молочный комбинат» и др. Всего в 2017-м выгружено 9166 вагонов, что составило 182,5% к предыдущему году.

С образованием на базе станции несколько лет назад Центра управления и транспортного обслуживания, объединившего товарные конторы станций Уша, Олехновичи и Воложин, дел молодеченцам прибавилось.



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

За 145 лет станция Молодечно стала свидетелем многих исторических событий, входила в состав разных государств. А началось все с 1873 года, когда было открыто постоянное движение поездов на участке Минск – Вилейск (ныне Науойи-Вильня в Вильнюсе) Ландварово-Роменской железной дороги. Новая магистраль длиной в 1191 версту, призванная соединить порты Балтики с левобережной Украиной, сыграла огромную роль в развитии региона. Seriously оживила она и экономическую жизнь местечка, которое стало быстро опережать соседние населенные пункты по количеству жителей и экономическому развитию. К концу XIX века в Молодечно проживало более 2393 человек.

В начале XX века магистраль, переименованную в Либаво-Роменскую, пересекла в Молодечно другая важная в стратегическом отношении линия – Бологое – Седлец. Появилась новая станция с основным депо. Был возведен вокзал островного типа для совместного пользования обеих дорог, укладывались новые пути. После переустройства станции, которое было закончено в начале августа 1906 года, образовался железнодорожный узел с сообщением в четырех направлениях: Минска, Лиды, Полоцка и Вильно. Он включал две станции: Молодечно-I-Пассажирская – распорядительную с основным депо на новой двухпутной магистрали и Молодечно-II-Товарная – промежуточную (Либаво-Роменской железной дороги), имеющую четыре сквозных пути и два тупика.

Обе магистрали значительно поспособствовали экономическому развитию региона и, в частности, города. В годы Первой мировой он стал прифронтовым, а станция приобрела важное стратегическое значение. Война положила начало оккупации западной части Белоруссии немцами (1915 – 1918), а с октября 1920-го по сентябрь 1939-го железнодорожный узел входил в состав Польши. Тогда он утратил экономическое значение. Снимались рельсы со вторых путей в направлении Крулевщизны, Лиды, Вильно, паровозное депо Молодечно стало вспомогательным. Многие железнодорожники лишились работы.

В 1939 году город Молодечно вновь вошел в состав Белоруссии, что привело к необходимости расширения станции. Ведь от прежней власти осталось не лучшее наследство. Развитию станционного хозяйства помешала Великая Отечественная война. Благодаря самоотверженному труду железнодорожников была максимально обеспечена эвакуация людей и материальных ценностей. Восстановление узла силами тружеников магистрали и местных жителей началось сразу после освобождения города – в июле 1944 года. Уже через 12 дней было открыто движение поездов.

С 1951 по 1967 год станцией руководил Федор Дмитриев, труд которого был отмечен несколькими правительственными наградами, а сам он имел звание почетного гражданина города Молодечно. Его организаторский талант и большой опыт способствовали быстрому возрождению станции.

1960-е ознаменованы сооружением сортировочной полугорки и переходом на электротягу пригородного движения на участке Молодечно – Минск. Были также удлинены существующие и появились новые подъездные пути, служебные помещения. В 1964 – 1965 годы маневровым диспетчером здесь работал будущий начальник Белорусской железной дороги (с 1992 по 1998 год) Евгений Володько.

Следующее десятилетие тоже прошло под знаком развития: проведена реконструкция парка Б, выполнено удлинение приемо-отправочных путей, построено новое двухэтажное здание администрации станции с телетайпным залом, помещениями для маневрового диспетчера, дежурных по станции и ее руководства, а также здания багажного отделения и пригородных касс. Стрелочные переводы подгорочных путей были оборудованы электрической централизацией. К 1985 году она была внедрена уже на всей станции, что позволило значительно ускорить операции по приему, отправлению поездов и производству маневровой работы. Вместо стрелочников стали трудиться операторы поста централизации.

Тогда во главе станции был Андрей Шрамук. Его руководство выпало на сложные времена – 1984 – 2000 годы. Тем не менее коллектив достойно преодолевал трудности и обеспечивал бесперебойную работу станции. С 1992 года, после распада СССР, она стала работать в режиме передаточной: создавались пункт передачи вагонов, таможенный и пограничные посты. А в конце 1990-х Андрей Павлович выступил с предложением реконструкции сортировочной горки и механизации торможения вагонов. Оно было реализовано уже в новом тысячелетии при его приемнике Викторе Малайчуке, возглавившем станцию в 2000 году. В декабре 2002-го автоматизированный горочный комплекс был принят в эксплуатацию.



Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Пропускная способность узла значительно увеличилась после завершения электрификации направления Молодечно – Гудогай – госграница, являющегося частью общеевропейского транспортного коридора № IX. Это стало главным и самым значимым событием минувшего года для всей белорусской магистрали.

– В рамках реализации этого инвестиционного проекта на станции Молодечно было выполнено удлинение сортировочно-отправочных путей № 15 и 16, установлена система телевизионного видеонаблюдения, электрифицированы все приемо-отправочные пути парка Б, что позволило оптимизировать пропуск грузовых поездов, следующих на участке Орша – Минск – Молодечно – Гудогай, – констатирует руководитель станции Виктор Малайчук. – Теперь за счет использования современного электротягового подвижного состава появилась возможность принимать поезда большим весом, увеличилась техническая и маршрутная скорость движения грузовых и пассажирских поездов, уменьшилось время нахождения составов в пути. Помимо электрификации, на пропускную

в прошлом году направлением Минск – Лида, Минск – Полоцк.

Для удобства пассажиров в этом году здесь установлен терминал для продажи билетов на поезда региональных линий экономкласса, информационно-справочный терминал, который позволяет в считанные минуты получить информацию о графике движения поездов, стоимости проезда, видах услуг, предоставляемых на вокзале, расписании движения автотранспорта от железнодорожного вокзала.

Работа по улучшению качества услуг здесь проводится постоянно. В начале этого столетия железнодорожники подарили горожанам новый остановочный пункт – Фестивальный, создав дополнительные удобства жителям новых микрорайонов.

Еще одним значимым событием для пассажиров, тружеников станции, целого города стала завершившаяся в сентябре 2008 года реконструкция вокзального комплекса, получившего поистине второе рождение. Спустя несколько лет к Республиканскому фестивалю тружеников села «Дажынкi» у вокзала появился свой символ и украшение – бронзовая скульптура студентки с чемоданом «Пассажирка», любившаяся горожанам и их гостям.

Ритмичную работу станции обеспечивает сплоченный коллектив из 365 человек. Это люди разных возрастов и специальностей. Порядка 60% из них отдали железнодорожному транспорту не один десяток лет. Трудится и талантливая, подающая большие надежды молодежь, не раз защищавшая честь предприятия на различных профессиональных и культурно-спортивных конкурсах. Коллектив станции гордится своими трудовыми династиями и ветеранами. Сегодня в ее рядах – 11 почетных железнодорожников. В их числе начальник станции Виктор Малайчук. Уроженец Брестчины, после БИИЖТа он распределен в начале 1980-х в Молодечно: был дежурным по парку, маневровым диспетчером, инженером техотдела, заместителем начальника станции по оперативной работе. По словам Виктора Васильевича, изменения, проходившие на станции за три последних десятилетия на его глазах, серьезно ее преобразили. Но это не предел: работа продолжает совершенствоваться. В настоящее время ведутся строительные-монтажные работы по установке автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов.

Дороги мужества – дороги надежды

*Дорогой жизни шел к нам хлеб,
дорогой дружбы многих к многим.*

*Еще не знают на земле
страшней и радостней дороги.*

Ольга Берггольц

Так, находясь в осажденном Ленинграде, поэтесса писала о Дороге жизни – единственной транспортной магистрали через Ладожское озеро, связывающей блокадный город в годы Великой Отечественной войны со страной. Блокада длилась 872 дня – с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944-го, а перевозки по Дороге жизни выполнялись с 12 сентября 1941-го по март 1943 года. 75 лет назад, 18 января 1943-го, блокадное кольцо было прорвано. А к 5 февраля для доставки грузов по южному побережью Ладожского озера за 17 дней построили железную дорогу, названную впоследствии Дорогой Победы. Свою весомую лепту в ее возведение, а также жизнеобеспечение города внесли железнодорожники.

Озеро стало единственным путем, связывающим город с Большой землей. В период навигации доставка в осажденный Ленинград осуществлялась на буксирах с баржами и кораблях, а зимой машины шли по легендарной ледовой дороге. Официально она числилась военно-автомобильной дорогой № 101, в город по ней было привезено свыше 1600 тысяч тонн грузов. В основном это продовольствие, фураж и горюче-смазочные материалы. За 500 дней (до прорыва блокады) по трассе эвакуировали более миллиона человек.

Доставка грузов в блокадный город началась 12 сентября. Продовольствие привозили сначала в Волхов, затем в Новую Ладугу, после чего на баржах переправляли на западный берег к маяку Осиновец.

Осенью 1941 года лед на Ладоге установился поздно, баржи шли по озеру, обходя ледяные участки. 17 ноября пошел первый санный обоз, доставивший в город 63 тонны муки. Вскоре началось движение автомашин. Но, чтобы не допустить провала транспорта из-за хрупкости льда, часть груза размещали на санях. Движение осуществлялось в обе стороны по двум трассам, расположенным на расстоянии 100 – 150 метров друг от друга под постоянным вражеским обстрелом и бомбардировками. Чтобы успеть выпрыгнуть, если машины начнут тонуть, водители грузовиков не закрывали двери. В первую зиму под лед ушло около тысячи грузовиков. В память о подвиге, который совершали изо дня в день обычные люди, на берегу

Ладожского озера установили бронзовую копию легендарной «полуторки» ГАЗ-АА.

В первую блокадную зиму ледовая трасса действовала 152 дня почти до конца апреля 1942 года. За это время из осажденного города было эвакуировано свыше 550 тысяч ленинградцев и более 35 тысяч раненых, доставлена 361 тысяча тонн различных грузов, в том числе 262,5 тысячи тонн продовольствия и около 32 тысяч тонн боеприпасов. Во время второй навигации в обоих направлениях перевезено более 1 миллиона тонн различных грузов, эвакуировано из города около 540 тысяч человек.



Подготовка к сооружению ледовой трассы на зиму 1942 – 1943 годов велась заблаговременно. Кроме автодороги, предполагалось проложить по льду и узкоколейную железную дорогу грузооборотом 2 тысячи тонн в сутки. Один эшелон мог бы заменить 1000 рейсов по Ладоге грузовиков ГАЗ-АА. 21 ноября 1942 года Государственный комитет обороны СССР принял постановление, предусматривающее сооружение свайно-ледовой железной дороги нормальной и узкой колеи через Ладожское озеро. Строительство магистрали развернулось в декабре 1942-го одновременно с двух берегов. Планировалось проложить длинный деревянный мост, который позволил бы не только перевозить гораздо большее количество грузов в блокадный город, но и делать это в любую погоду и при любой толщине льда. Узкоколейка и путь обычной колеи на расстоянии 100 – 200 метров возводились одновременно.

Стройку возглавил начальник Управления военно-восстановительных работ № 2 Ленинградского фронта Иван Зубков (до войны начальник «Ленметростроя»). УВВР-2 создано в феврале 1942 года для руководства всеми железнодорожными восстановительными и заградительными работами на фронте. Работы начались после исследования дна озера водолазами. Во льду пробивались майны (проруби), через них в дно забивались сваи, которые между собой скрепляла замерзающая вода. На сваи укладывали поперечины, а на них крепили прогоны.

Дорогу прокладывали в тяжелейших, практически нечеловеческих условиях – голодая, под бомбежками, ночуя в палатках. Плохой лед ломался под машинами, отрывался, а порой просто двигался в сторону, поэтому работу приходилось начинать сначала. В числе строителей было немало женщин.

К середине января 1943 года было построено 9,3 километра дороги широкой колеи и 14,5 километра узкоколейки, и уже стали ходить обкаточные паровозы, а также участвовавшие в строительстве рабочие поездов.

18 января в ходе операции «Искра» войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление и, прорвав блокаду Ленинграда, объединились на левом берегу Невы. Было восстановлено прямое сухопутное сообщение Ленинграда с Большой землей. Необходимость в дороге через Ладогу отпала. Германские части были оттеснены от южного побережья озера на 8 – 12 километров. И теперь в этом узком коридоре нужно было построить новую железнодорожную линию Шлиссельбург – Поляны.

За дело снова взялись специалисты метро-строения. Стройка получила название «Строительство № 400». Возведение вновь возглавил Иван Зубков. В нем были также задействованы 9-я отдельная железнодорожная бригада под командованием генерал-майора технических войск Василия Матишева, спецформирования НКПС: головные восстановительные отряды ГВОТ-2 и ГВОТ-1, 11-я отдельная железнодорожная бригада полковника Геннадия Дебольского. На выполне-



ние задания было отведено всего 20 суток.

Железнодорожная линия должна была проходить через болота и лесные массивы. Самым сложным было сооружение низководного моста длиной 1300 метров через Неву. Постановлением Государственного комитета обороны СССР было определено строить временный мост свайно-ледовой конструкции, который представлял бы собой низководную, без судходных отверстий эстакаду, рассчитанную на эксплуатацию только в зимнее время. Позднее, уже в марте, построили высоководный мост, через опоры которого могли проходить небольшие речные суда. При выборе места его строительства подняли городские архивы, а также документы Балтийского пароходства. Мостовой переход расположили у начала Староладожского канала, где ширина реки составляла 1050 метров, а наибольшая глубина – 6,5 метра. В этом месте на обоих берегах Невы были железнодорожные подходы – ширококолейная ветка от станции Шлиссельбург на правом и узкоколейка – на левом.

Строительство железнодорожной линии и обоих мостов можно назвать поистине героическим. Только на пути трассы было обнаружено 1730 мин, 7 неразорвавшихся бомб и 52 артиллерийских снаряда. Гитлеровцы, находящиеся всего в нескольких километрах, подвергали стройку обстрелам, бомбардировкам. Кроме того, она велась в условиях бездорожья и сильного мороза. Поэтому для ускорения производства дороги строили по облегченным условиям с кривыми малого радиуса и крутыми подъ-

емами, а вместо шпал порой использовали обычные бревна.

Сооружали трассу с большими отступлениями от обычных технических требований: на большей части линии отсутствовали два основных элемента нормального рельсового пути – земляное полотно и балластная призма, шпалы и рельсы укладывали прямо на снег. Рельсы были разных типов, в том числе и легкие. Мосты через реки Назия и Черная тоже возводили с отступлениями от обычных технических требований.

2 февраля 1943 года эстакада была испытана, а 5 февраля новая железнодорожная линия Шлиссельбург – Поляны, построенная раньше намеченного срока (за 17 суток), была сдана в строй. Ее длина составляла 33 километра, на ней находилось 3 моста (через Неву, Назию и Черную) и 3 разъезда, а также устройства для электро- и водоснабжения.

7 февраля 1943 года после полуторачасового перерыва к перрону Финляндского вокзала Ленинграда прибыл первый поезд с неоккупированной территории – 22 вагона-ледника с продовольствием. А 11 февраля в городе была увеличена норма выдачи хлеба – до 400 и 700 граммов. Первый поезд на Большую землю из Ленинграда паровозом серии Э^м доставил старший машинист депо Ленинград-Сортировочный-Московский Павел Федоров.

Временная железнодорожная линия Поляны – Шлиссельбург действовала до 10 марта 1944 года. Она стала более эффективной заменой Дороге жизни для доставки грузов в блокадный Ленинград. По Дороге Победы было перевезено более 6 тысяч составов, в город доставлено 4,5 миллиона тонн грузов, а также военная техника и личный состав, что позволило подготовить ленинградско-новгородскую операцию января – марта 1944 года, в результате которой блокада была окончательно снята.



Рейсы по этой трассе в условиях постоянных обстрелов были очень опасными. Железнодорожники называли ее «коридором смерти». Вначале, чередуя, удавалось пропускать лишь 2 – 3 пары поездов в сутки. Для увеличения пропускной способности был применен караванный способ: в одну ночь поезда шли в Ленинград, в другую – на Большую землю. Таким образом за ночь удавалось пропускать от 16 до 25 составов. На трассе были созданы простейшие сигнальные посты, получившие название «живая блокировка». На однопутных перегонах в 2–3 километрах друг от друга устанавливались телефонные посты с укрепленными на металлической мачте фонарями с керосиновой лампой и красно-зелеными стеклами. Обслуживали их опытные движенцы, которые в случае каких-то эксцессов могли принимать самостоятельные решения. Затем количество постов увеличили, а потом создали автоматическую блокировку.

Железнодорожники внесли существенный вклад в эвакуацию населения Ленинграда, снабжение войск оружием и продовольствием, поддержку жизни города. Среди награжденных медалью «За оборону Ленинграда» – 15 тысяч железнодорожников.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Украина

Взвешают
возле
Киева

В текущем году на дорогах вокруг украинской столицы в рамках пилотного проекта планируется установить автоматические станции взвешивания.

Об этом министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян рассказал в интервью изданию «Бизнес Центр».

В частности, Владимир Владимирович сказал: «Кроме того, нужно навести порядок с габаритно-весовым контролем. Лучший вариант – это автоматические станции взвешивания. В этом году мы сделаем пилотный проект – поставим такие станции вокруг Киева вместе с городскими властями столицы. Потом будем распространять этот опыт на все крупные магистрали страны и дальше».

По информации издания «КиевВласть», первый мобильный весовой контрольный комплекс был установлен на въезде в Киев со стороны Житомира в июле прошлого года. Затем аналогичные комплексы обустроили на других магистральных

въездах в город. Взвешивают грузовики сотрудники Центра организации дорожного движения КП «Киевдорсервис» (с 23 января это коммунальное предприятие переименовано в Центр организации дорожного движения) совместно с инспекторами «Укртрансбезопасности» на въезде в Киев. Пока комплексы работают не в круглосуточном режиме – из-за нехватки кадров в полиции и «Укртрансбезопасности».

«КиевВласть» также сообщает, что 6 ноября в Киеве на Софийской площади презентовали 26 новых передвижных габаритно-весовых комплексов. Эта партия предназначена для осуществления весового контроля на дорогах в южных регионах Украины. Власти страны рассчитывают, что благодаря им отремонтированные дороги будут эксплуатироваться правильно и прослужат дольше.

Россия



Министерство экономического развития Российской Федерации занимается масштабной реформой техосмотра автомобилей. О том, что в МЭР подготовили пакет поправок для проведения глобальной реформы техосмотра автомобилей, сообщает «Коммерсант». Документ, согласно которому изменения ждут как автовладельцев, так и операторов ТО, сейчас направили в правительство, после чего он должен попасть на рассмотрение в Госдуму.

Не прошли ТО? Вас снимают!

Законопроект предлагает внести в КоАП наказание за управление транспортным средством, в отношении которого не проведен технический осмотр или при проведении ТО выявлено несоответствие этого транспортного средства требованиям безопасности. Штраф за данное нарушение предположительно составит 800 рублей (сейчас подобные нарушения остаются безнаказанными).

Предполагается, что сведения о техосмотре всех транспортных средств будут храниться в Единой автоматизированной информационной системе техосмотра (ЕАИСТО). В этом случае для поиска нарушителей даже не понадобятся со-

трудники ГИБДД: машины, не прошедшие ТО, смогут выявлять дорожные камеры.

Помимо этого, в Министерстве экономического развития предусмотрели: в случаях когда специалисты установят, что дорожно-транспортное происшествие случилось из-за технической неисправности не прошедшего техосмотр транспортного средства, у страховщиков будет право выступить с регрессным иском к автовладельцам.

Диагностические карты по итогам осмотра должны формироваться только в электронном виде и заверяться усиленной электронной подписью эксперта. При этом сам процесс ТО будет обязательно фиксироваться на

видео (файл обяжут загружать в базу ЕАИСТО незамедлительно).

Согласно документу, эксперту, который сформировал карту и допустил к движению машину, не прошедшую техосмотр, будет грозить штраф в размере 10 000 рублей. Однако, если получится установить, что данные были заведомо недостоверными и передавались в базу умышленно, сотрудника компании смогут наказать принудительными работами на срок до четырех лет. Тюремный срок до двух лет назначат группе лиц, совершивших нарушение по предварительному сговору (он вырастет до четырех лет, если такая машина попадет в ДТП).

На Запад и Восток

В мае авиакомпания S7 планирует запустить рейс из новосибирского аэропорта Толмачево в нашу столицу, а в июне – в столицу Японии. По словам генерального директора АО «Аэропорт Толмачево» Евгения Янкилевича, которые приводит ТАСС, это стало возможным благодаря появлению в авиапарке S7 новейших модификаций дальнемагистрального самолета Airbus A320neo.

Толмачево – крупнейший за Уралом международный авианузел. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных – 1300. Аэропорт связан регулярными рейсами с крупнейшими городами России, населенными пунктами Сибири, а также с Болгарией, Германией, Китаем, Грецией и другими странами. Руководство аэропорта рассчитывает в этом году увеличить пассажиропоток транспортного узла на 600 тыс. человек – до 5,6 миллиона.

Таджикистан

Соберут автобусы

В столице Таджикистана Душанбе планируется построить предприятие по сборке автобусов марки KIA.

Между таджикским государственным унитарным предприятием «Насби наклиети барки и дучарха» (сборка троллейбусов и велосипедов) и турецкой компанией KIA подписан договор о сотрудничестве. Таджикское телеграфное агентство ТаджикТА приводит слова первого заместителя председателя города Душанбе Махмадсаида Зувайдзода о том, что согласно договору исполнительный орган государственной власти планирует закупить в Турции 1000 автобусов марки KIA. Сборка большей части автобусов будет осуществлена в Душанбе совместно таджикскими и турецкими специалистами.



Теперь – без НДС

23 января президент Таджикистана Эмомали Рахмон направил в парламент страны проект поправок в закон Республики Таджикистан «О Государственном бюджете на 2018 год». Согласно поправкам, национальная авиакомпания «Таджик Эйр» и ГУП «Таджикская железная дорога» освобождаются от выплаты НДС и таможенных пошлин при ввозе в страну самолетов, локомотивов и современных вагонов. Подчеркивается, что все предложенные нормативно-правовые акты независимо от времени их принятия и юридического оформления начали действовать с 1 января 2018 года.

Таджикское телеграфное агентство цитирует высказавшегося по этому поводу генерального директора национальной авиакомпании «Таджик Эйр» Хайруло Рахимова: «Мы хотим выразить благодарность правительству страны за поддержку и внимание. В свою очередь, мы готовы с новыми силами и перспективными идеями работать на благо развития авиационной сферы Таджикистана. Будем прилагать максимум усилий для того, чтобы улучшать качество обслуживания, расширять сервис и предоставлять нашим уважаемым пассажирам возможность приобретать авиабилеты по доступным и выгодным тарифам».

Латвия

airBaltic
полетит в
Алма-Ату

29 апреля 2018 года Латвийская национальная авиакомпания откроет новый маршрут летнего сезона между Ригой и бывшей столицей Казахстана. Он будет предоставлять новые возможности удобных путешествий для пассажиров из стран Балтии и Казахстана в пункты назначения в сети маршрутов airBaltic, охватывающей Европу, Скандинавию, Россию и Ближний Восток.

«В настоящее время мы являемся первой северо-европейской авиакомпанией, которая будет предлагать прямые рейсы в Алма-Ату – динамичный город в сердце Казахстана. Маршрут Рига – Алма-Ата станет вторым по длительности среди наших полетов. Мы рады предложить казахстанским пассажирам новое и захватывающее направление в сердце Балтии, а также улучшить сообщение между Казахстаном и сетью маршрутов airBaltic», – приводит сайт перевозчика слова исполнительного директора авиакомпании Мартина Гаусса.

airBaltic будет выполнять полеты по маршруту Алма-Ата – Рига трижды в неделю на современном новом самолете Bombardier CS300. Пассажиры проведут в пути примерно 5 часов 45 минут. Стоимость билета в одном направлении от 159 евро, включая сборы аэропорта и расходы по сделке.

Материалы полосы подготовили
Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»,
и Юлия БЕККЕР

МЧС предупреждает

Где тонко,
там и...

С наступлением потепления под воздействием плюсовой температуры достаточно прочный в морозы лед начинает подтаивать, что несет порой трагическую опасность.

Человеку достаточно провести 15 минут в холодной воде, и все может закончиться самым плачевным образом. При температуре воды 5-15°C опасным становится время пребывания в ней до четырех часов, при 2-3°C нахождение в воде более 20 минут – смертельно, при температуре от 0 до -2°C летальный исход может наступить и после 10 минут.

В марте прошлого года чуть не закончилась трагедией прогулка по льду для троих мужчин, которые провалились под лед в канал Слепянской водной системы в Минске по ул. Малинина. Двое из них были спасены населением, третьего достали из воды прибывшие на место происшествия работники МЧС.

Часто жертвами подобных случаев становятся любители подледной рыбалки. Кроме рыбаков, к сожалению, тонут и дети. По статистике, треть жертв находится в состоянии алкогольного опьянения. Однако на 100% от экстремального купания не застрахован никто, поэтому следует соблюдать несложные правила безопасности:

- помните о том, что относительно безопасным называют лед толщиной не менее 7 см. Он зеленого или голубовато-зеленого цвета. Грязный, буро-серый лед обычно уже подтаявший и непрочный. Кстати, при температуре 0°C, сохраняющейся на протяжении трех дней, прочность льда снижается на 25%;

- лед считается непрочным около устья рек и притоков, вблизи бьющих ключей и стоковых вод, а также деревьев, кустов и камыша;

- нельзя проверять прочность льда, прыгая на нем или ударяя ногой;

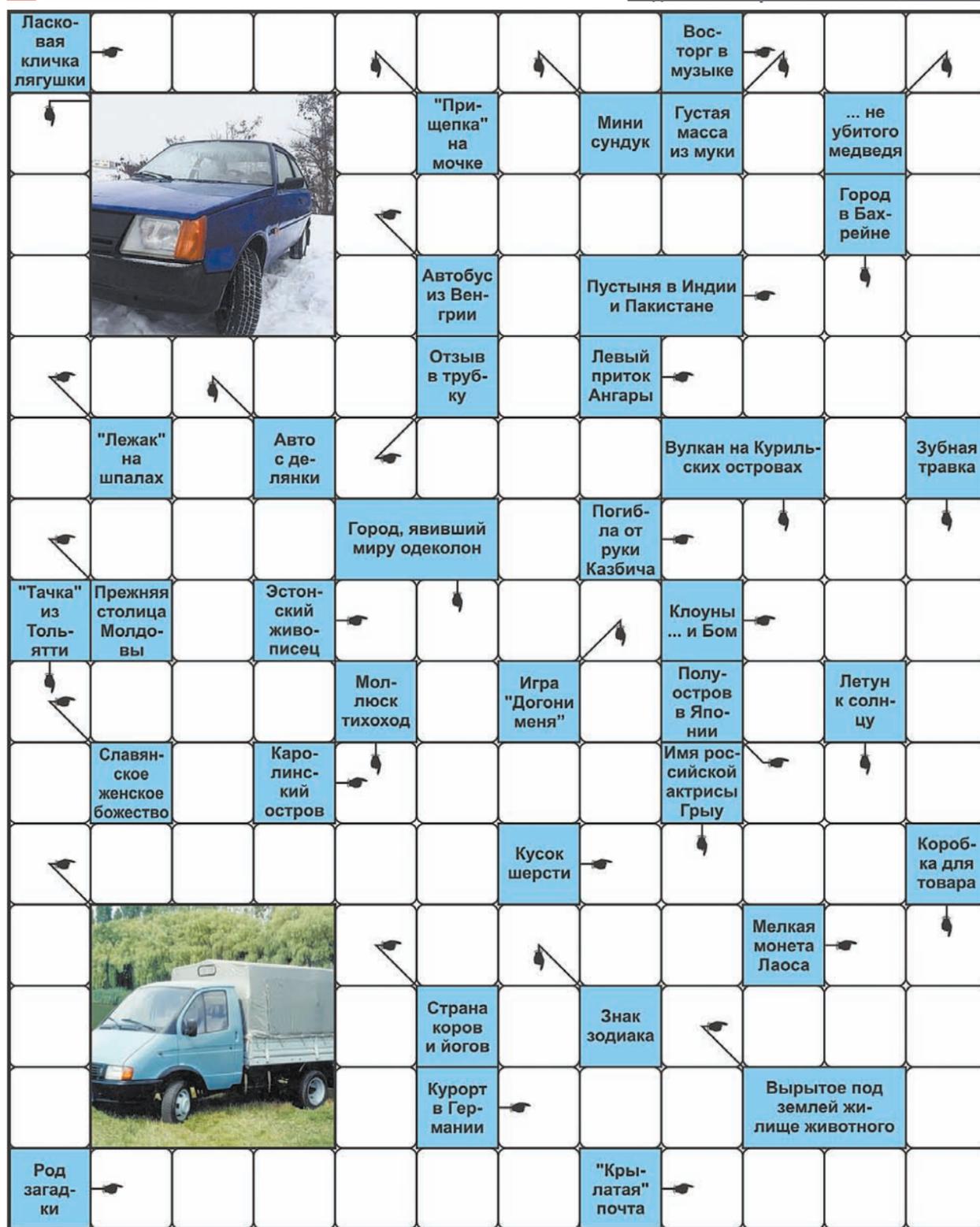
- правильно экипируйтесь к зимней рыбалке: берите с собой хотя бы минимальный набор спасательных средств: веревку, палку, доску, спасательный жилет, «кошки» для того, чтобы выбраться.

Нельзя сверлить десять лунок рядом и скапливаться на льду большими группами. Необходимо обязательно поговорить с детьми об опасности игр на льду, учить их, как действовать. Надеемся, наши советы убергут вас от возможных трагедий на водоемах в этот период.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС

Сканворд

Подготовил Юрий Фалинский, г. Минск



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: Квакша. Таш. «Икарус». Тар. Рельс. Кова. Алло. Ясы. Бала. Окас. Бим. Жива. Ухлп. Кии. «Азель». Кнок. Ин-дня. Ар. Нора. Вик. Шарада. Ава.
ПО ВЕРТИКАЛИ: Клипка. Шкагулка. Тесто. Шкура. «Таврия». Авали. Лесовоз. Эбеко. Амми. Кельня. Салки. «Жигули». Улпка. Икар. Лянка. Дева. Тара.

Советы врача

То, что раньше называлось бумажной работой, теперь стало компьютерной. Современные технологии сделали труд приятнее и легче, а вот что касается здоровья...

Даже если сидящий человек держит спину и не позволяет себе «разваливаться», он находится в статичной позе, и мышцы, эту позу поддерживающие (к тому же не слишком тренированные), устают. Напряжена задняя поверхность шеи, возникает раздражение симпатических нервных узлов. Кроме того, в помещении – сухой воздух и недостаток кислорода. В результате страдает голова.

Понаблюдайте за собой: вытягиваете шею в сторону монитора? Чувствуете скованность в плечах? Боль в затылке? А ощущение, что голову сдавили железным

обручем? Это и есть боли напряжения – вечная беда тружеников стола и стула.

Никакие чудо-кресла не сделают долгое сидение за компьютером безопасным. Тем более что ваше кресло, скорее всего, неудобное и сидите вы, изображая банан: спина согнута, таз и плечи выдвинуты вперед, ноги вытянуты. При этом искривляется шейный отдел, деформируется поясничный – когда мы сидим, межпозвоночные диски в пояснице получают нагрузку в 6-8 раз больше, чем когда стоим!

Чтобы облегчить жизнь своей спине (не увольняясь при этом с работы), нужно не

так уж много: соблюдать несколько простых правил.

Первоначально необходимо правильно оснастить рабочее место, то есть стол и кресло должны быть максимально удобными. Через каждый час нужно делать хотя бы 15-минутные перерывы. За это время нужно подняться с кресла, восстановить кровообращение в ногах, а если есть возможность, сделать простейшие упражнения для позвоночника. Естественно, регулярные занятия спортом необходимы всем, чья работа не связана с физическим трудом. Но помочь смогут и расслабля-

ющие упражнения для спины, которые не сложно найти в интернет-ресурсах. А лучше всего просто повисеть на перекладине, если такая возможность имеется. Выполнив простейшие упражнения, можно будет впоследствии существенно сэкономить деньги на препараты, используемые при межреберной невралгии, и на обезболивающие.

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

Гомо компьютерус
и его позвоночник

Конкурс

Верный друг


Для участия следуйте нескольким несложным правилам:

1. Сфотографируйте собаку. Если она «несет службу» на территории предприятия, желательно, чтобы на снимке присутствовал и кто-то из сотрудников. Например, тот, с кем собака «дружит». Если вы хотите прислать на конкурс фото вашего домашнего пса, попросите, чтобы вас запечатлели вместе, или сфотографируйте своего четвероногого друга с кем-то из ваших близких. Не обязательно делать фото специально на конкурс, вы можете прислать снимок из личного архива.
2. Напишите кличку питомца и несколько строк о лучших, а может, и уникальных чертах его характера, умениях или способностях.
3. Не забудьте указать контактные данные: ваше полное имя, место работы, должность и телефон.
4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес: tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220034.

У нашей читательницы Жанны Ярошевич подрастает маленькая София. Еще до ее рождения в семье появился мопс. Кексу уже 2 года. Сначала он настороженно принял нового члена семьи. Но уже через некоторое время стал настоящим другом девочки: он даже сопровождает ее на прогулке. Однако дома не заходит на территорию ребенка.

Кекс очень послушный. Всегда с нетерпением ждет домой своих хозяев, если их нет – лежит возле входной двери и прислушивается к каждому звуку. Спать любит в шкафу-купе, а последнее время – в кресле-мешке.

Наука

Кары в саду

К осени в Ботаническом саду планируется запустить испытания первого белорусского электрокара. Его экспериментальный образец был впервые представлен общественности в августе 2017-го. Опытное-промышленное производство малобюджетных электромобилей будет создаваться на базе Объединенного института машиностроения НАН.

Вот что сказал заместитель генерального директора по научной работе и инновационной деятельности Объединенного института машиностроения Национальной академии наук Олег Еловой: «Один из вариантов электромобиля, над которым мы работаем, будет предназначен для перевозки пассажиров и хозяйственного инвентаря по садово-парковым, санаторным зонам, заказникам, национальным паркам. Это территории закрытого характера, где движение не регулируется светофорами, и электромобили будут двигаться по заданному маршруту. Поэтому опробуем на них и системы беспилотного вождения. Опытные образцы такого электромобиля мы планируем запустить в Ботаническом саду и отработать там технические решения».

Заместитель гендиректора отмечает, что в дальнейшем возможно использование электромобилей в качестве электротакси или для работы в службах доставки.

Олег Еловой также добавил, что рассматривается организация производства второго варианта белорусского электромобиля на базе СЗАО «БелДжи»: «Если такое решение будет принято, мы готовы в короткие сроки освоить производство электромобилей и их компонентов».

Подготовила Ольга БОНДИЧ, «ТВ»

Фотофакт

23 января немецкая дорожная служба ADAC обнародовала данные: 2017 год стал рекордным на пробки как по показателю количества, длины, так и времени стояния в них. Было зафиксировано 723 тысячи дорожных пробок, водители провели в них в общей сложности 457 тысяч часов. Совокупная протяженность заторов достигла полутора миллионов километров.



Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
 ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

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

Индекс 64121

 Подписано в печать 31.01.2018
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 088 экз. Заказ 476.
 Цена свободная.

Собственные корреспонденты:

Брест	(029) 225-35-53
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.