

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

15 февраля 2018 г., четверг, № 7 (6014)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Серьезный разговор о главном

Итоговое заседание коллегии Минтранса прошло 9 февраля. Участие в его работе принял заместитель премьер-министра Республики Беларусь Анатолий Калинин. Присутствовали также представители ряда министерств и ведомств, органов республиканского и местного самоуправления, с которыми транспортное ведомство активно взаимодействует. Отчетное заседание венчает результат большой работы протяженностью в год. Поэтому отношение к его подготовке и проведению – особое. Дается не просто оценка сделанному. Определяется задел для будущей работы, а это своего рода индикатор того, как будем жить завтра.

Традиционно общий анализ состояния дел в транспортном комплексе страны был представлен в докладе министра транспорта и коммуникаций Анатолия Сивака (стр. 5–8).

Развитие и дальнейшую детализацию прозвучавшие темы получили в выступлениях других спикеров, каждый из которых представлял свою сферу транспортной деятельности. Озвучивали достигнутые показатели в работе, рассказывали о самых весомых достижениях, поднимали проблемные и болевые вопросы и, конечно же, делились планами на будущее.

Заседание коллегии проходило на площадке Минского метрополитена, в конференц-зале электродепо «Могилевское». И первым выступающим был директор государственного учреждения «Столичный транспорт и связь» Валерий Шкуратов, ознакомивший

с перспективами развития общественного транспорта Минска.

Это один из важнейших факторов обеспечения жизнедеятельности двухмиллионного города. Его доля в общем объеме перемещения населения составляет почти 60%. Транспортное обслуживание столичных жителей обеспечивают государственные предприятия «Минсктранс», «Минский метрополитен», а также 64 частных перевозчика. В 2017 году было перевезено около 800 млн пассажиров.

Среди причин допущенного снижения объема перевозок называются снижение экономической активности населения, падение скорости сообщения на городских маршрутах на фоне активной автомобилизации населения, а также старение парка подвижного состава.

Но есть и хорошие новости. В прошлом году в столице появился новый вид транспорта – электробус. Сегодня по улицам Минска

курсирует 20 таких инновационных транспортных средств. Их внедрение значительно сокращает затраты на создание и содержание инфраструктуры, поскольку не требуется повсеместного возведения электрической контактной сети. На текущий год намечено приобретение еще 60 электробусов, а также 300 автобусов.

В 2018–2019 гг. планируется обустроить около 80 км обособленных полос для движения городского пассажирского транспорта. Это позволит исключить сбойные ситуации на маршрутах. В 2020-м примет первых пассажиров третья линия метро. Две из четырех ее станций – пересадочные. На всех платформах будут устроены ограждения, предостерегающие пассажиров от падения.

С февраля 2017 года ЗАО «Штадлер Минск» реализует заказ на поставку для Минского метрополитена шести электропоездов

нового поколения. Использовать их планируется прежде всего на третьей линии, а также для замены подвижного состава, срок эксплуатации которого истекает.

Поставка первого электропоезда производства «Штадлер Минск» в электродепо «Могилевское» ожидается уже в сентябре этого года.

Получит дальнейшее развитие система оплаты проезда. В сентябре 2017-го на одном из контрольно-пропускных пунктов станции «Площадь Ленина» был запущен пилотный проект по оплате проезда непосредственно в рядах для турникета бесконтактными банковскими картами Visa и MasterCard. С 13 февраля ноу-хау внедрено еще в шести вестибюлях метрополитена (станции «Площадь Ленина», «Площадь Якуба Коласа», «Каменная горка»). К концу года оплатить проезд с помощью бесконтактной банковской карты станет возможным на всех станциях метро.

Столичный метрополитен сегодня полностью адаптирован для приема маломобильных групп населения. Первые элементы безбарьерной среды здесь появились еще в 2001 году, когда была введена в эксплуатацию станция «Могилевская», оборудованная четырьмя лифтами и локальной системой диспетчеризации лифтов с видеонаблюдением. С детализированной схемой оснащения всех станций элементами безбарьерной среды можно ознакомиться на сайте предприятия.

Наземный столичный транспорт пока отстает в этом направлении. Тем не менее низкопольные транспортные средства уже сегодня составляют 79%. Более 39% из них оборудованы подвижными пандусами для инвалидов-колясочников.

Продолжение на стр. 2

Прямая линия



17 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!

Проектировщики – в кадре

Тема строительства паромной переправы для Житковичского района сегодня звучит в полную силу. В номере от 1 февраля мы рассказали о большой работе, проделанной тружениками Пинского судостроительно-судоремонтного завода. Но для создания такого масштабного объекта золотых рук мало, нужны еще и светлые умы.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»

Итак, РУЭСП «Днепробугводпуть» – заказчик, завод строит паром. А кто конструирует? Догадаться несложно, ведь в настоящее время единственной организацией в Республике Беларусь, разрабатывающей проектную документацию на строительство и модернизацию судов внутреннего водного транспорта, является ОАО «Белсудопроект».

Новый молодой директор гомельского предприятия Алексей Афанасьев

объективно оценивает заказ, поступивший от Днепро-Бугского водного пути:

– Задача сложная, во-первых, из-за сжатых сроков, ведь 1 марта паромная переправа уже должна функционировать. В обычных условиях на разработку подобного проекта потребовалось бы не менее двух месяцев. Во-вторых, в качестве основы для парома взята баржа-площадка грузоподъемностью 900 тонн, длиной более 75 метров, шириной 10 метров и высотой борта 2,3 метра. Такие баржи используются на внутренних водных

путях республики для перевозки различных видов навалочных грузов: песка, щебня и его отсеков. И в нашей стране такие суда в качестве паромов до настоящего времени не использовались. В-третьих, это большое количество сложных инженерных решений, требующих конструктивной проработки. Для оперативного согласования тех или иных моментов мы постоянно находимся на связи с нашим заказчиком и заводом-строителем.

Окончание на стр. 4



Серьезный разговор о главном

Продолжение. Начало на стр. 1

В 2018 году планируется ввести новые виды проездных документов, дифференцированных по времени поездок, – на 30 и 60 минут. В течение оплаченного периода пассажиры смогут совершать пересадки между маршрутами и видами наземного транспорта.

Среди других планов – проектирование и строительство 18 новых остановочных пунктов для наземного пассажирского транспорта, реконструкция трамвайных путей на улицах Первомайская, Ульяновская, Бобруйская с укладкой трамвайного пути по бесшпальной технологии, реконструкция ряда трамвайных остановочных пунктов с возведением современных павильонов для обеспечения безопасности пассажиров.

На текущий год также запланирована установка на остановочных пунктах 100 информационных табло о прибытии транспортных средств. Сегодня таких табло в городе 243.

Черногорию, из Могилева и Гомеля – в Турцию, Египет, из Гродно – в Анталию, из Витебска – в Египет. Полеты в Хургаду из Могилева выполняются даже в зимний период.

В 2018-м появятся новые рейсы – в Ростов и Казань. Кроме того, увеличивается частота полетов по некоторым из существующих направлений.

Количество подписчиков авиакомпании в социальных сетях – Instagram, ВКонтакте, Twitter, Facebook – стремительно растет. На их страницах специалисты «Белавиа» обновляют новости, оперативно отвечают на вопросы. Через популярные мессенджеры – Viber, WhatsApp, Skype – находящиеся за границей пассажиры в случае необходимости могут круглосуточно обращаться в контакт-центр авиакомпании.

Один из последних мировых IT-трендов – использование технологии искусственного интеллекта. В сентябре прошлого года авиакомпания запустила автома-



О том, каких успехов достигла в минувшем году авиакомпания «Белавиа», а также о планах на среднесрочную перспективу участникам коллегии доложил генеральный директор Анатолий Гусаров.

Несмотря на жесткую конкуренцию со стороны иностранных авиакомпаний, белорусский авиаперевозчик работает стабильно и устойчиво, о чем свидетельствует существенное перевыполнение установленных правительством и Минтрансом ключевых показателей.

Объем экспорта услуг в 2017 году составил 253 млн долларов. Неуклонно растут объемы перевозок. Модернизуется флот. Внедряются передовые технологии по техническому обслуживанию. Расширяется маршрутная сеть. Осваиваются новые международные рынки.

В минувшем году были открыты регулярные рейсы из Минска в Брюссель, Нижний Новгород, из Витебска – в Калининград. Удалось переломить тенденцию снижения объема чартерных рейсов: их было выполнено на 9% больше, чем в 2016-м. Появились новые чартерные маршруты из Минска в Албанию, Италию, Грецию, из Бреста – в

тизированный диалоговый сервис по обработке голосовых обращений «Василиса» (производное от слова «василек», который является брендом компании). Робот Василиса разговаривает на русском и английском языках. Сегодня он обрабатывает порядка 25% поступающих вызовов, перенаправляя более сложные вопросы в контакт-центр. Это существенно снизило нагрузку на операторов.

Приоритетная задача гражданской авиации – обеспечение безопасности полетов. Техническое обслуживание и эксплуатация воздушных судов осуществляются подготовленным и высокопрофессиональным персоналом, о чем свидетельствуют результаты инспекционных проверок самолетов «Белавиа» по безопасности полетов в зарубежных аэропортах. Согласно европейским требованиям коэффициент авиакомпании не должен превышать 2. Рейтинг ее в прошлом году составил 0,25, что сравнимо с результатами ведущих европейских авиакомпаний.

В течение прошлого года авиаперевозчик активно реализовывал проект внедрения автоматизированной системы технического об-



служивания самолетов. На основе бизнес-процессов, хорошо зарекомендовавших себя в других авиакомпаниях, разработан собственный, адаптированный к производственной деятельности «Белавиа». В реализацию программы инвестировано уже 750 тысяч долларов. Полное внедрение системы ожидается в мае 2018-го. Ожидаемый эффект от внедрения – увеличение налета на каждый самолет до двух раз за счет уменьшения простоя на ТО, которое выполняется поэтапно в перерывах между рейсами.

Сегодня во флоте авиакомпании – 26 самолетов. Еще в 2014 году начата реализация масштабного инвестиционного проекта по его обновлению. Непосредственно на заводах-производителях приобретены в собственность пять воздушных судов: два Embraer и три Boeing.

В соответствии с программой модернизации флота на 2018–2021 годы постепенно будут выведены из эксплуатации находящиеся в лизинге самолеты Boeing, взамен приобретены новые Embraer и Boeing. В дальнейшем планируется осуществить переход на эксплуатацию воздушных судов нового поколения – Embraer E2 и Boeing 737 MAX.

Таким образом, к 2021 году будет сформирован совершенно иной флот авиакомпании – экономичный, современный, с высоким уровнем сервиса для пассажиров, что позволит конкурировать с европейскими перевозчиками, а также занять достойное место на рынке авиаперевозок ЕАЭС.

Руководитель авиакомпании затронул и два больших вопроса. Первый касался возможности оформления договоров обязательного медицинского страхования иностранными гражданами, которые въезжают в Беларусь в рамках безвизового режима, через интернет одновременно с приобретением билета. Оформление медицинской страховки по прилету в минский аэропорт создает нежелательные очереди. Особую актуальность эта проблема приобретает в преддверии проведения вторых Европейских игр.

Второй вопрос касался продажи товаров дьюти-фри на борту самолетов «Белавиа». Много лет назад

такая практика существовала. Помимо конкурентного преимущества, она приносила дополнительный доход.

С итогами финансово-хозяйственной деятельности Могилевского отделения Белорусской железной дороги в прошлом году ознакомил его начальник Александр Моисеев.

Отделение осуществляет транспортное обслуживание Могилевской, семи районов Минской и по одному – Гомельской и Витебской областей.

В 2017-м обеспечена рентабельная работа всех 23 обособленных структурных подразделений и отделения дороги в целом. Прежде всего, год был успешным в части выполнения показателей по грузовым перевозкам. Перевезено более 49 млн тонн груза, что составляет 33% в общем объеме перевозок по Белорусской железной дороге.

Грузооборот сложился на уровне 5,9 млрд т-км, или 126,8% к 2016 году, что является лучшим показателем за последние 11 лет. Объем погрузки составил 23,7 млн тонн, что выше уровня 2016-го на 21,1% и является максимальным значением за последние 20 лет.

ставил 14,3 тысячи единиц. Вместе с тем он мог быть больше. Одна из причин недогруза – дефицит вагонов и пробелы в планировании погрузки основными клиентами, фактические объемы грузов которых значительно превысили прогнозные данные.

В соответствии с Программой развития грузового хозяйства Белорусской железной дороги организовано региональное обслуживание грузовладельцев на станциях Могилев, Осиповичи, Бобруйск, Слуцк, Кричев. В сентябре 2017 года на станции Осиповичи был создан Линейный центр транспортного обслуживания, где оформление документов на перевозку производится по принципу одного окна, то есть клиенту достаточно заключить один договор, подать заявку на перевозку и оплатить работу.

Экспорт услуг по отделению составил 7,9 млн долларов США, основная доля экспорта (более 96%) приходится на транспортно-экспедиционные услуги.

Что касается пассажирских перевозок, то в 2016–2017 годах в графике движения появились новые маршруты региональных линий



Важнейший грузоотправитель – ОАО «Беларуськалий». Основные грузы, предъявляемые к перевозке, – калийные удобрения и промышленное сырье. В три раза увеличен объем погрузки нефтепродуктов. На 15% выросла погрузка лесных грузов. На 20% больше уровня предыдущего года отгружено цемента предприятиями цементной отрасли.

Объем погрузки грузов в контейнерах возрос в 1,6 раза и со-

бизнес-класса: Могилев – Гомель и Могилев – Полоцк (через Витебск). Для выполнения рейсов задействован современный моторвагонный подвижной состав.

На всех вокзалах отделения обеспечен бесплатный доступ в сеть интернет с использованием технологии Wi-Fi. Активно ведутся работы по развитию каналов самообслуживания при реализации проездных документов на поезда

ИТОГОВАЯ КОЛЛЕГИЯ МИНТРАНСА

региональных линий экономкласса.

Несмотря на предпринимаемые меры по улучшению качества обслуживания пассажиров, пассажирооборот снизился и составил 95,6% к уровню 2016 года. Сократилась и выручка от пассажирских перевозок.

Железнодорожники также ожидают от местных органов власти решения вопроса об отмене повышающих коэффициентов при установлении ставок имущественных налогов на объекты вокзальной инфраструктуры и дифференцированного применения тарифов на электроэнергию при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом.

Могилевское отделение дороги является учредителем сельскохозяйственного дочернего предприятия «Авангард». В 2015 году по поручению главы государства здесь был построен свиноводческий комплекс на 24 тысячи голов. На текущий год запланировано строительство цеха по производству сухих кормов ориентировочной стоимостью 20 млн рублей. Финансовых ресурсов ОАО «Банк развития Республики Беларусь» для этого недостаточно. Поэтому решено обратиться к руководству Минтранса с просьбой о частичном финансировании строительства объекта за счет средств инвестиционного фонда министерства.

Генеральный директор Дмитрий Старостенко проинформировал участников заседания о том, как сложился прошлый год для крупнейшего областного автомобильного перевозчика – ОАО «Гомельоблавтотранс».

За 2017-й выручка открытого акционерного общества достигла 116 млн руб. (7,6% к предыдущему году). Удельный вес пассажирских перевозок составил 73%, грузовых – 18%, прочих видов деятельности – 9%. Пассажирооборот выполнен в объеме 1 млрд 300 млн пасс.-км при темпе роста 100,3%.

Развитие «Гомельоблавтотранса» обеспечено за счет расширения международных (в Россию, Украину, Литву, Латвию) и заказных перевозок, объем которых за последние два года вырос на 22%, рентабельность составила 12%.

Хороших результатов достигло предприятие и в части грузовых перевозок. Грузооборот за 2017 год составил 228 т-км при темпе роста 106,5%.

Благодаря позитивным внешним факторам в 2016–2017 годах значительное развитие получили международные грузовые перевозки. Их объем за этот период увеличился на 29%. Международные перевозки грузов выполняются в 18 стран Европы и Азии, причем их география ежегодно расширяется. Активизация внешнеэкономической деятельности позволила обеспечить рост экспорта услуг на 12,5%.

Предприятием успешно реализуется программа снижения затрат. С 2015 года сэкономлено более 22 млн руб., или 7,5% от общих затрат.

В результате оптимизации расходов окупаемость городских и пригородных перевозок повысилась до 70%, что является самым

высоким показателем среди аналогичных организаций.

В 2017 году за счет собственных и привлеченных средств приобретено 22 современных автобуса малого класса, а также 10 грузовых автомобилей отечественного производства для международных перевозок экологического стандарта Евро-5. На 2018-й запланировано приобретение еще 15 автобусов и 10 грузовых автомобилей.

Настораживают крайне низкие темпы обновления парка городских и пригородных автобусов, преимущественно большого и особо большого класса, на которые приходится до 90% объема социальных перевозок. В прошлом году приобретено всего две единицы таких транспортных средств. На текущий год запланирована закупка

критерию качества оказываемых услуг. Важнейшая задача текущего года – внедрение современных информационных технологий в сфере организации пассажирских перевозок и реализации билетной продукции.

Не обошел докладчик и тему недобросовестной конкуренции, в первую очередь со стороны перевозчиков частной формы собственности, выполняющих регулярные перевозки под видом нерегулярных и работающих в более выгодных экономических условиях. Их деятельность наносит прямой экономический ущерб не только официальным перевозчикам, но и бюджету. Однако, несмотря на внесение изменений в законодательство, действенные меры в отношении

рвала генеральный директор Ассоциации «БАМЭ» Елена Ильина.

Транспортно-экспедиционные услуги на белорусском рынке сегодня предоставляют около 2 тысяч компаний, а также определенная доля индивидуальных предпринимателей. Объем услуг за 2017 год составил 1 млрд 943 млн долларов, что на 470,6 млн долларов больше по сравнению с 2016-м. Экспорт услуг в этом объеме преобладает.

Наибольшая положительная динамика наблюдается на автомобильном и железнодорожном транспорте, меньшая – на морском и водном, вовсе отсутствует – в области организации перевозок воздушным транспортом.

Объем транспортно-экспедиционных услуг, предоставленных экс-

педиторами – членами ассоциации (а это более 100 предприятий), достиг 950,9 млн долларов, или 49% от общего объема.

Важнейшим фактором успешного осуществления транспортно-экспедиционной деятельности является принятие правительством страны комплекса мер, направленных на упрощение условий ведения бизнеса в соответствии с Декретом № 7 Президента Республики Бела-

реть «О развитии предпринимательства».

Бизнес-сообщество положительно оценивает решение о рассмотрении всех документов, разрабатываемых в развитие декрета, на общественно-консультативных экспертных советах по развитию предпринимательства, созданных при государственных органах управления.

Объединение усилий государства и бизнеса будет способствовать удовлетворению взаимных ожиданий сторон на всех этапах взаимодействия, снижению рисков, получению максимальной прибыли. Вместе с тем бизнес сталкивается с рядом нерешенных проблем, которые препятствуют эффективному развитию. Одна из них – дедолларизация в транспортной сфере, то есть отмена законодательной нормы, позволяющей осуществлять расчеты в иностранной валюте. На протяжении длительного времени действие этой нормы являлось залогом эффективного взаимодействия участников транспортно-логистического рынка, способствовало ежегодному росту грузовых потоков, увеличению транзитного перемещения грузов.

Отмена существующего порядка расчетов в иностранной валюте для субъектов хозяйствования, осуществляющих транспортно-экспедиционную деятельность, приведет к существенному увеличению транспортных и иных расходов, обусловленному разницей договорных курсов покупки и продажи валюты, достигающей 2%, а в дальнейшем – к дестабилизации рынка, вытеснению крупных участников белорусского транспортно-экспедиционного рынка за пределы республики и, как следствие, сокращению рабочих мест, уменьшению налоговых поступлений в бюджет, снижению экспорта услуг и валютной выручки.

З аглянуть в будущее транспорта призывало выступление еще одного участника заседания – председателя правления РОО «Белорусский союз транспортников», депутата Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь Валерия Бородени. Темой его доклада стали новые тренды в развитии общественного транспорта.

Будучи заместителем руководителя парламентской рабочей группы по достижению целей устойчивого развития, Валерий Анатольевич убежден: проблемы устойчивого развития касаются каждого жителя страны.

В ноябре 2016 года в Ашхабаде состоялась первая в мировой истории конференция по устойчивому транспорту, на которой выдвинута глобальная инициатива «Устойчивая мобильность – для всех». Она сфокусирована на четырех направлениях развития транспортных систем: доступности, эффективности, безопасности и «зеленых» технологиях.

Устойчивая мобильность – это основной современный тренд, дающий новые ориентиры для градостроительства, парковочной политики, организации дорожного движения и многого другого.

Окончание на стр. 4

Заместитель премьер-министра Республики Беларусь Анатолий Калинин – об итогах заседания коллегии Минтранса:

– Основной лейтмотив состоявшегося обсуждения – сохранение устойчивой, стабильной работы транспортного комплекса нашей страны в 2017 году. Убежден, такие подходы сохранятся и в текущем году.

Есть вопросы, которые мы обсуждали очень принципиально. Это создание более гибких условий для осуществления пассажирских перевозок. В большей мере мы должны учитывать потребности наших пассажиров, нежели финансовые возможности организаций, которые оказывают услуги. Таким же образом тарифная политика будет выстраиваться и в последующем.

Мы говорили о более гибких условиях для заказчиков грузоперевозок. У нас были определенные вопросы по прошлому году. В начале активного строительного сезона ощущался недостаток грузового подвижного состава. Поставлена задача приобретать грузовые транспортные средства, привлекать их извне, чтобы обеспечить народно-хозяйственный комплекс подвижным составом для перевозок, в том числе и для поставок продукции на экспорт.

Прозвучала информация о развитии городского транспорта, строительстве третьей линии метро, увеличении скорости движения городского наземного транспорта, о том, как сделать его более привлекательным, удобным и комфортным. Потенциал для этого у нас есть, и мы его должны использовать.

Важная тема – создание безбарьерной среды для малоподвижной группы населения. Предложено при приемке в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры в обязательном порядке учитывать мнение людей с ограниченными возможностями.

Если говорить о развитии IT-технологий на транспорте, то сегодня этот процесс идет недостаточно активно. Дано поручение всемерно расширять способы оплаты проезда в общественном транспорте – посредством бесконтактных банковских карт, мобильных приложений, других платежных инструментов. Это важно для повышения комфорта проезда в городском пассажирском транспорте. Во главу

еще четырех, однако это намного меньше ежегодной потребности.

Руководству Минтранса были адресованы слова благодарности за поддержку инициативы по приобретению для областей и города Минска подвижного состава туристического класса для транспортного обслуживания участников вторых Европейских игр.

Анализ рынка показывает, что областной автоперевозчик значительно отстает от конкурентов по

скрытых регулярных перевозчиков по-прежнему не применяются. По мнению руководства «Гомельоблавтотранса», решение проблемы требует скоординированных действий всех заинтересованных органов республиканского и местного управления.

О предварительных итогах транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь от имени бизнес-сообщества проинформи-



угла должен быть поставлен человек, пассажир, потребитель, который голосует за востребованную услугу рублем. Если он рублем не голосует – значит, надо менять подходы.

Немало внимания было уделано развитию дорожной инфраструктуры. Как известно, в этом году завершается реконструкция и вводится в эксплуатацию дорога М6 Минск – Гродно.

Понятно, речь шла и об обустройстве пограничных переходов для комфортного и быстрого пересечения границы лицами, которые едут в Беларусь с целью отдыха и туризма. В рамках безвизового режима нашу страну посетили 83 тысячи иностранных граждан. Конечно, это крайне мало. Необходимо более активно информировать о достопримечательностях республики, повышая таким образом ее привлекательность в глазах зарубежных гостей. Буклеты, проспекты о Беларуси, предоставляемых услугах должны распространяться в наших поездах, самолетах, аэропортах и на вокзалах.

Кроме того, накануне заседания мы с министром достаточно предметно обсудили вопросы экономического блока.

Как куратор транспортной отрасли я положительно оцениваю работу Минтранса, министра, коллегии. Но задач впереди еще много. Поэтому времени для успокоения и почивания на лаврах нет. Коллектив отрасли это понимает.

Серьезный разговор о главном

Окончание. Начало на стр. 1-3

Под мобильностью понимается комплексная интегрированная система перемещения, экономически эффективная и социально справедливая, не наносящая вред здоровью людей и окружающей среде, ориентированная на экологически безопасные виды транспорта, учитывающая интересы людей, в том числе с ограниченными физическими и финансовыми возможностями. Принято считать, что мобильность на одну треть определяет качество жизни.

Европейская транспортная политика построена на постулате о необходимости управления мобильностью. Ежегодно с 16 по 22 сентября проходит международная кампания «Европейская неделя мобильности», которая завершается акцией «День без автомобиля», когда люди добровольно отказываются от поездки на личном транспорте.

Первым опытом проведения такой недели в Беларуси стало участие в ней в 2013 году города Ново-

полоцка, позже к акции присоединились Минск и Полоцк. В 2016-м насчитывалось уже 19 участников, а в прошлом – 48. Белорусский союз транспортников координировал эту работу. Беларусь вышла на 14-е место в мире, что было отмечено организаторами.

В рамках международных проектов у белорусских транспортников появилось больше возможностей для изучения передового зарубежного опыта. На транспорте начинается объективный процесс интеграции цифровых технологий, внедрения уникальных платежных систем.

Так, в Китае уже сегодня можно рассчитываться банковской карточкой бесконтактно. В некоторых городах в качестве эксперимента стали сканировать лица граждан. Человеку достаточно пересечь какую-то условную черту, чтобы с его карточки была списана оплата за проезд, даже без предъявления карточки.

Располагая Парком высоких технологий, Беларусь должна занимать более активную позицию и задавать тренд. Страна может

создавать свои транспортные системы и продавать их всему миру. В Беларуси выпускается весь спектр электрического транспорта. И это серьезное конкурентное преимущество, которое надо использовать.

В текущем году начинается реализация проекта в рамках

бильных перевозках», принятые в прошлом году, возлагают ответственность за организацию работы общественного транспорта на местные органы. И это тоже является мировым трендом. Именно местная власть лучше всех знает положение дел на местах. Вместе мы сможем создать эффектив-

но работающий общественный транспорт, который был и останется фундаментом устойчивой мобильности. Услуги общественного транспорта не могут быть услугами второго сорта. Только в этом случае получится пересадить современного человека из личного транспорта в общественный.



программы трансграничного сотрудничества, целью которого является разработка плана устойчивой мобильности для города Пинска.

Поправки в Закон «Об автомобильном транспорте и автомо-

...После окончания коллегии ее участники разъехались с настроением на продуктивную работу. Они отметили высокий организационный уровень проведения мероприятия.

Подготовила Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Актуально

Проектировщики – в кадре

Окончание.
Начало на стр. 1

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Директор ОАО «Белсудопроект» Алексей Афанасьев рассказал, для чего нужен был демонтаж носовой части баржи, который сотрудники завода осуществили сразу после поднятия ее на эллинг:

– Баржа имеет подъем палубы, так называемый бак. А за счет «носа» она еще и сужается. По проекту для сохранения мореходных качеств судна необходимо сформировать новую носовую оконечность транцевого типа, которая будет иметь подзор – подъем днища.

Нос и корма баржи оборудуются мощными аппаратами для съезда и заезда автотранспорта. Совместно с заказчиком проекта было принято решение расположить их ассиметрично диаметральной оси баржи:

– В задней части судна аппарат будет ближе к левому борту, в передней – к правому. Это связано с условиями местности, где будет эксплуатироваться паром.

Ширина аппарелей составит 4,5 метра, длина – 7 метров. Их оснащают отдельными зонами для перемещения автотранспорта и пассажиров. При перемещении парома по реке аппарели будут подниматься примерно на 45 градусов, а при подходе к берегу – опускаться на специальную береговую конструкцию.

– Еще одной сложностью является то, что река Припять имеет диапазон колебаний уровня воды более трех метров. С целью компенсации этих перепадов, кроме аппарелей, на берегу разместят большой металлический клин, изготовленный по профилю уклона берега. Именно к нему и будут присоединяться аппарели парома. Во время движения переправы авто-

транспорт разместится внутри грузовой площадки баржи, именно там, где еще в прошлом году перевозили строительный песок и щебень, – разъясняет Алексей Павлович.

Конструкция парома обеспечит перевозку и легковых автомобилей, и грузового автотранспорта с нагрузкой на одну ось до 10 т. Пассажиры парома расположатся в специально оборудованной надстройке с крышей и местами для сидения. Кроме того, на барже оборудуются специальные места для прохода пассажиров, так как ходить там, где автомобили, запрещено.

Проект ориентируется на полное соблюдение техники безопасности. Разумеется, предусматриваются спасательные и противопожарные средства. Также баржу оборудуют системой освещения, ведь предполагается круглосуточная работа паромной переправы.

Передвижение парома будет обеспечивать буксир-толкач, пришвартованный у его правого борта.

ТЕ, КТО ОБЫЧНО «ЗА КАДРОМ»

В разработке проекта задействованы все конструкторы ОАО «Белсудопроект». Расчетами остойчивости и непотопляемости судна, жесткости и прочности корпуса, формирования новой носовой оконечности занимается опытная Светлана Адаменко.

За конструирование специальных устройств и механизмов, крепление корпуса ответственен Денис Красавин.

Всю работу по проектированию электрической части выполняет Александра Семенцова.

Привлекается к разработке проекта и молодой специалист Игорь Романчук, выпускник БНТУ 2016 года.

Ведущий инженер-нормоконтролер Никола Алексеенкова проверяет каждый чертеж на соответствие требованиям стандартов. А руководит процессом разработки и проектирует наиболее ответственные узлы парома заведующий проектно-конструкторским отделом Павел Ковальков.

«БЕЛСУДОПРОЕКТ»

В ПРОШЛОМ СТОЛЕТИИ...

Открытое акционерное общество «Белсудопроект» – предприятие с историей: в 2020 году отметит свое 60-летие. Во времена Советского Союза «Белсудопроект» являлся центральным проектно-конструкторским бюро Главречфлота БССР. За это время создано более тысячи проектов строительства, модернизации и переоборудования судов и различных плавсредств. В семидесятых годах была разработана конструкторская документация на строительство буксира-толкача для малых рек с водометным двигателем. Теплоходы до сих пор функционируют в Беларуси и на сибирских реках России. Много теплоходов эксплуатируется в Украине, Болгарии, Польше.

...И ТЕПЕРЬ

В последнее десятилетие предприятие также разрабатывало проекты судов для рек республики. Прогулочные теплоходы, построенные по проектам ОАО «Белсудопроект», можно увидеть в Витебске, Могилеве и на Августовском канале. Однако организация стала терпеть убытки. Для нее, как и для всей отрасли, последние годы были напряженными.

Выход предприятия из сложного положения – одна из задач, поставленных Министерством транспорта и коммуникаций перед новым директором ОАО «Белсудопроект».

О ПЕРСПЕКТИВАХ

Алексей Афанасьев убежден, что водный транспорт имеет большой потенциал, значительная часть которого до сих пор не раскрыта:

– Это подтверждает успешный запуск в 2017 году первого для Беларуси круизного теплохода «Белая Русь», проектную документацию на строительство которого разрабатывали сотрудники ОАО «Белсудопроект». Спрос на туры на этом теплоходе уверенно опроверг прогнозы скептиков. А сколько еще нереализованных проектов! Многофункциональные модульные дома на воде, городские водные такси и ряд других отличных идей...

Также, по мнению Алексея Павловича, отрасли нужны новые типы судов, отвечающих современным тенденциям развития водного транспорта: земснаряды, обстановочные теплоходы, многофункциональные суда, суда ледокольного типа.

– На современном этапе одним из пунктов развития я вижу переход к оказанию комплексных инженеринговых услуг в области внутреннего водного транспорта для клиентов нашей республики и из-за рубежа. Это подразумевает, что заказчик получает готовый продукт, а не только его проектную часть.

Должны проводиться предпроектные работы. Сначала – исследование рынка, разработка технико-экономических обоснований, выполнение изысканий и другое. На втором этапе – разработка и подготовка проектно-конструкторской документации. На третьем – подбор организации-строителя, авторский и технический надзор за процессом.

– В данном подходе есть неоспоримые преимущества, поэтому он широко распространен за рубежом, – убежден Алексей Афанасьев.

Ориентир – на развитие и совершенствование

На итоговом заседании коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с основным докладом «Об итогах работы транспортного комплекса республики в 2017 году и задачах по его развитию на 2018 год» выступил министр транспорта и коммуникаций Анатолий СИВАК.

Руководитель отрасли отметил, что в минувшем году транспортный комплекс страны обеспечил стабильное удовлетворение потребности экономики и общества в услугах по перемещению грузов и пассажиров:

– Наша работа направлена на реализацию поставленных главой государства и правительством задач по совершенствованию условий функционирования транспортного комплекса и развитию инфраструктуры, выполнению показателей эффективности.

благодаря целенаправленной работе по повышению качества услуг. Принимаемые компанией «Белавиа» меры по развитию парка воздушных судов и качества услуг, а также активная маркетинговая политика позволили обеспечить рост пассажирооборота воздушного транспорта на 21,6%. Эксплуатация на маршруте Брест – Мозырь построенного пассажирского теплохода «Белая Русь» позволила на 30,9% увеличить пассажирооборот внутреннего водного транспорта.

Вместе с тем в 2017 году пассажирооборот городского электри-



Рост грузооборота обеспечен в целом по республике железнодорожным (118,1%), автомобильным (106,9%), внутренним водным

железнодорожным и метрополитена, а также железнодорожного транспорта продолжил падение: 95,9 и 97,9% соответственно.

По железнодорожному транспорту пассажирооборот снизился по всем видам сообщений.

В разрезе регионов рост показателя обеспечен в четырех областях и Минске. Не обеспечен установленный протоколом заседания Президиума Совета Министров № 4 темп роста пассажирооборота на уровне 100,6% Гомельской и Гродненской областями: 99,1 и 99,95% соответственно.

На текущий год определены расчетные балансовые показатели по грузообороту (103,4%) и пассажирообороту (102,7%) для достижения валовой добавленной стоимости по транспортной деятельности 103,2%. Необходимо всем включиться в данную работу по их обеспечению в полном объеме, предусмотреть соответствующий рост в бизнес-планах развития организаций и планах развития областей и г. Минска.

Отмечу, что транспортный комплекс сработал «на шаг вперед» по сравнению с общим ростом

экономики страны за 2017 год: по виду экономической деятельности «транспорт» темп роста валовой добавленной стоимости (ВДС) составил 105,6% при темпе роста ВВП республики 102,4%.

В региональном разрезе валовая добавленная стоимость возросла еще большими темпами, за исключением Гомельской области (104,3%) и Минска (102,6%), которые с учетом их объемов оказали сдерживающее влияние на динамику показателя в целом по республике.

Вклад транспортной деятельности в валовой внутренний продукт Республики Беларусь за 2017 год увеличился на 0,1 процентного пункта и составил 5,8%. Добавленная стоимость в сфере транспорта создана работой порядка 188 тысяч человек, что составляет около 6% от общей численности занятых в экономике республики. Вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли республики – 22%, выручки от реализации – 8%, инвестиций в основной капитал – 10%.

Темп роста ВДС по транспорту составил в Брестской области 107,3%, Витебской – 109,5%, Гродненской – 107,4%, Минской – 110,2%, Могилевской – 108,7%.

В прошлом году транспортные услуги сформировали 45% общего объема экспорта услуг страны – это свыше 3,4 млрд долларов США с темпом роста 118,6%. В числе лидеров по росту объемов экспорта услуг – автомобильный транспорт (123,3%), в том числе благодаря государственно-частному партнерству с Ассоциацией «БАМАП».

В 2017 году на основе ключевых показателей эффективности работы, установленных Минтрансу нормативными документами правительства, выстроена матрица задач из восьми показателей, шесть из которых выполнены.

Для обеспечения роста объема экспорта услуг Минтрансом

По экспорту услуг Минтранс сработал с опережением заданного темпа роста: 124% при задании 104,5%. Наибольших результатов в этом направлении достигла Белорусская железная дорога – 137,6%. Экспорт услуг организаций автомобильного транспорта составил 122,3%, организаций дорожного хозяйства – 118,9%, авиационных организаций – 110%. Более чем на треть (136,3%) увеличился он по организациям водного транспорта.

проводилась системная работа в рамках планов мероприятий по развитию внешнеэкономической деятельности и совместных действий Минтранса и МИДа по развитию торгово-экономического сотрудничества с зарубежными странами.

В 2018 году планка по экспорту услуг для Минтранса не снижена, к значительной базе прошлого года необходимо прирасти еще на 4 процента. У организаций, считаю, есть для этого все возможности и соответствующий потенциал.

В 2017 году обеспечено выполнение и других показателей по внешнеэкономической деятельности: по экспорту услуг в Китайскую

Народную Республику (45,6 млн долларов США), экспорту товаров по закрепленным за Минтрансом странам и регионам России (Смоленская область – 132%, Латвийская Республика – 127%).

Отмечу, что рост объемов экспортной выручки не повлек за собой наращивания внешних просроченных долгов подведомственных организаций. В результате принимаемых мер по соблюдению расчетной дисциплины организаций за 2017 год удельный вес просроченной

СПРАВОЧНО: по организациям Минтранса экспорт услуг в КНР составил 45,6 млн долл. США при задании 35 млн долл. США.

Экспорт товаров в Смоленскую область Российской Федерации – 132% при задании 105%, в Латвийскую Республику – 127% при задании 106%.

дебиторской задолженности в общей сумме внешней дебиторской задолженности не превысил норматив 5% и составил 1,7%.

Проводимую в этом направлении работу организациям отрасли необходимо продолжить в текущем году, чтобы не допустить «замораживания» собственных оборотных средств.

В 2017 году вклад транспортной деятельности в общий объем пря-



этого было недостаточно для выполнения общего задания. Результат на 20 млн долларов США меньше заданного объема.

Задача текущего года – привлечение в транспортную отрасль прямых иностранных инвестиций не менее уровня 2017 года. Достижение результата мы видим в совместной систематической работе отраслевого министерства, облисполкомов (Мингорисполкома), Минэкономики и Белстата.

Минтрансом обеспечено выполнение матрицы задач в части показателей экономии ресурсов. Так, показатель по энергосбережению за 2017 год составил минус 9% при задании минус 8,1%. В результате выполнения плана мероприятий сэкономлено 16 тысяч тонн условного топлива (100% от годового задания).

Норматив снижения уровня затрат на производство и реализацию продукции (работ, услуг), установленный министерству на уровне минус 1%, по оперативной информации, за 2017 год выполнен.

В системе Минтранса обеспечено снижение уровня затрат Белорусской железной дорогой с учетом хозяйственных обществ, акции которых переданы ей в управление, – минус 1,5%; авиационными организациями – минус 1%; организациями водного транспорта – минус 0,9%; промышленными предприятиями – минус 1,8%.

Допущен рост уровня затрат организациями автомобильного транспорта (1,7%), дорожного хозяйства (2,4%), прочих видов деятельности (2,4%).

В целях выполнения показателя по снижению уровня затрат организациями, входящими в систему Минтранса, реализовывались планы мер по снижению затрат на производство и реализацию продукции (работ, услуг) на 2017 год. Суммарный эффект от реализации мероприятий составил 159 млн рублей. Себестоимость в целом по организациям системы Минтранса снизилась за 2017 год на 5,6%.

Продолжение на стр. 6–8

Ориентир – на развитие и совершенствование

Продолжение. Начало на стр. 5

Минтрансом совместно с облисполкомами и Минским горисполкомом, а также другими заинтересованными на уровне республики ежегодно реализуется Комплекс мер по снижению себестоимости и повышению качества транспортных услуг. В его рамках в 2017 году выполнялось 35 мероприятий, обеспечивающих снижение себестоимости

высшим скоростным режимом превысил уровень задания на 4,2 км и составил 1359,2 км.

Целевой показатель Государственной программы развития транспортного комплекса по грузообороту выполнен и составил 115,6% к 2015 году. Вместе с тем прироста пассажирооборота 2017-го было недостаточно для компенсации падения объемов 2016 года и выполнения целевого показателя Государственной про-

граммы по пассажирообороту. Его уровень составил только 99,5% по отношению к 2015 году при задании 100,8%.

Развитие в сфере городского пассажирского транспорта и пригородных перевозок автобусами зависит в

первую очередь от слаженной работы местных исполнительных органов госуправления и перевозчиков. В соответствии с госпрограммой облисполкомы и Минский горисполком в 2017 году реализовывали 17 мероприятий. Наибольшее количество выполненных мероприятий – у Минского горисполкома и Брестского облисполкома. Гродненский и Могилевский облисполкомы не реализовали по восемь из 17 мероприятий под-

лежающих увеличению скорости перевозок пассажиров за счет обустройства на проезжей части улиц обособленных полос для движения маршрутных транспортных средств, повышение комфортности перевозки людей в салонах общественного транспорта, обновление парка транспортных средств современными моделями машин, развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта и метрополитена.

На автомобильном транспорте, и на городе Минске в частности, в текущем году лежит большая ответственность за качественную подготовку транспортного обеспечения Беларуси к проведению Европейских игр 2019 года.

В части регулирования международных автомобильных перевозок ежегодно республикой осуществляются обмен соответствующими разрешениями с 46–55 государствами. В 2017 году Минтрансом проведены заседания смешанных комиссий с 14 странами, дополнительно получено более 31 тысячи разрешений на проезд по иностранной территории. На 2018 год достигнута договоренность с компетентными органами иностранных государств о выделении для белорусских перевозчиков более 680 тысяч разрешений.

Для совершенствования договорно-правовой базы международного двустороннего сотрудничества Указом Президента Республики Беларусь Минтрансу предоставлены полномочия на проведение переговоров и подписание соглашения по международным автомобильным перевозкам с Францией. Подготовлены изменения и дополнения в меж-

правительственные соглашения с Республикой Армения, Узбекистаном. Подготовлен и внесен в правительство проект Закона о присоединении к Соглашению между правительствами государств – членов ШОС «О создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок».

В рамках Международного транспортного форума Минтрансом ини-

цирована необходимость снятия ограничений при использовании разрешений ЕКМТ и подтверждена готовность страны к применению положений Хартии качества.

В 2018 году будет продолжена работа по созданию благоприятных условий, обеспечивающих рост объемов экспорта автотранспортных услуг за счет увеличения квоты разрешений на проезд по территории иностранных государств, проведения соответствующих переговоров.

В 2017 году развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь происходило на фоне существенного роста грузовой транспортной работы и ее экспорта. В направлении Китай – Европа – Китай развиваются железнодорожные перевозки грузов в контейнерах, их объем за прошедший год увеличился в 1,7 раза и составил 245 тысяч контейнеров.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь завершены работы по реализации инвестиционного проекта «Электрификация направления Молодечно – Гудогай – госграница». Начата подготовка к реализации инвестиционного проекта «Электрификация участков железной дороги Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи. 3-я очередь. Участок Жлобин – Калинковичи».

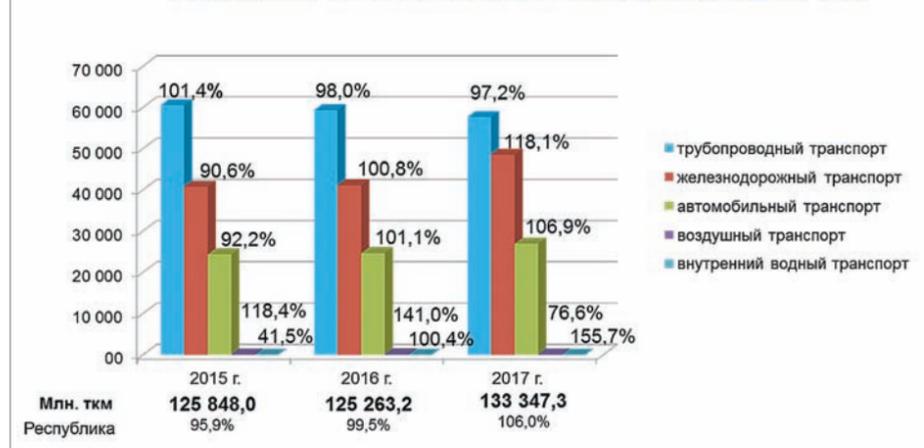
В 2017 году в рамках реализации инвестиционного проекта «Обновление подвижного состава Белорусской железной дороги» за счет кредитных ресурсов Экспортно-импортного банка Китая приобретено 16 электровозов.

В этом году требует оперативного приведения численность универсального подвижного состава в соответствие с заявленными объемами погрузки.

С учетом возрастающего объема транзитных перевозок в направлении Восток – Запад необходимо принимать меры по развитию пропускной способности транспортной и логистической инфраструктуры Белорусской железной дороги.

Совместно с МИД, ГТК и ГПК необходимо в 2018 году возобновить работу погранперехода Высоко-Литовск – Черемха.

ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



стоимости транспортных услуг, а также направленных на повышение их качества и доступности.

Проводимая работа над затратами позволила обеспечить в прошлом году опережающий на 1,9 процентного пункта темп роста выручки от реализации транспортных услуг (109,6% без учета трубопроводного) над темпом роста их себестоимости (107,7%), на один процентный пункт повысить рентабельность продаж – до 15,7%.

Следует отметить, что при сложившемся за 2017 год уровне цен (потребительских – 106%, производителей промышленной продукции – 109,8%) организации транспорта изыскали внутренние резервы за счет снижения затрат и не допустили необоснованного роста тарифов на перевозки. По услугам пассажирского железнодорожного транспорта тарифы сохранились на уровне предыдущего года, воздушного – снизились на 7%. С учетом роста экономически обоснованных затрат в рамках Комплекса мер по реализации Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы возросла стоимость услуг на перевозку пассажиров городским транспортом (на 13,4%) и автобусами в пригородном сообщении (на 9,1%). Среднегодовой индекс тарифов на перевозку грузов составил 104,1%.

В матрице задач Минтранса – целевые показатели государственных программ. Целевой показатель Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь по протяженности сети дорог с по-

граммы по пассажирообороту. Его уровень составил только 99,5% по отношению к 2015 году при задании 100,8%.

Возвращаясь к теме пассажирооборота, хочу в очередной раз обратить внимание, что данный показатель зависит только от тех условий, которые мы создаем для повышения мобильности населения и качества предоставляемых услуг. И здесь есть над чем работать.

В 2017 году продолжалось системное совершенствование законодательства в области транспортной деятельности. Разработано 80 нормативных правовых актов (за 2016-й – 67), из них – шесть законов, 15 указов и распоряжений Президента Республики Беларусь, 14 постановлений Совета Министров Республики Беларусь и 45 постановлений Минтранса.

Сегодня претерпевают существенные изменения условия функционирования автомобильного транспорта республики.

В 2017 году принят Закон Республики Беларусь «О внесении дополнений и изменений в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», который с учетом современных требований формирует правовые условия функционирования рынка автомобильных перевозок и регламентирует порядок взаимодействия субъектов в данной области. Документ станет шагом по защите прав и законных интересов добросовестных и законопослушных перевозчиков и потребителей услуг.

Сферы автомобильных перевозок, где сосредоточены представители малого и среднего бизнеса, коснулись и нормы Декрета Пре-

полкома. Гродненский и Могилевский облисполкомы не реализовали по восемь из 17 мероприятий под-

программы, что, безусловно, необходимо исправить в 2018 году. Вместе с тем данного обновления явно недостаточно для выполнения одной из основных задач подпрограммы развития автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена в части обеспечения доступности, повышения качества и безопасности транспортных услуг. Самое главное, что новый транспорт даст лучшую экономику. Основной ошибкой областных предприятий являются расчеты на бюджет.

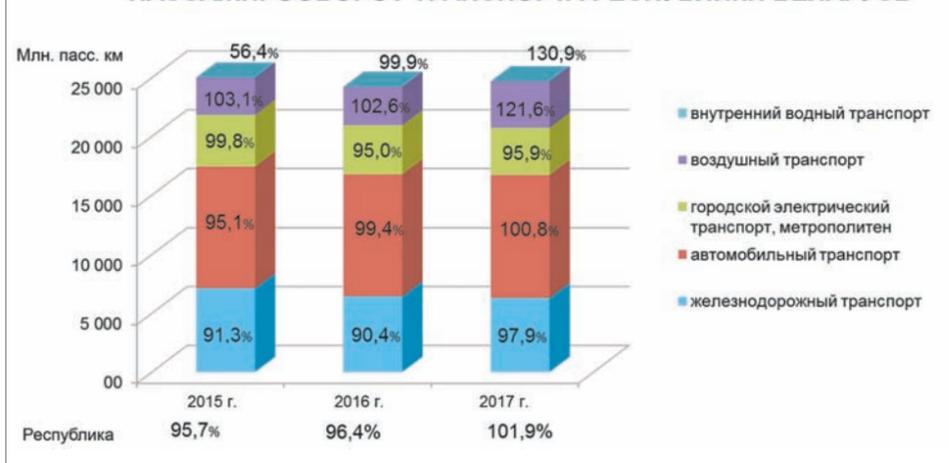
В 2018 году облисполкомам и Мингорисполкому необходимо усилить работу по реализации мер, обеспе-

вающих увеличение скорости перевозок пассажиров за счет обустройства на проезжей части улиц обособленных полос для движения маршрутных транспортных средств, повышение комфортности перевозки людей в салонах общественного транспорта, обновление парка транспортных средств современными моделями машин, развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта и метрополитена.

В соответствии с госпрограммой облисполкомы и Минский горисполком в 2017 году реализовывали 17 мероприятий. Наибольшее количество выполненных мероприятий – у Минского горисполкома и Брестского облисполкома. Гродненский и Могилевский облисполкомы не реализовали по восемь из 17 мероприятий под-

лежающих увеличению скорости перевозок пассажиров за счет обустройства на проезжей части улиц обособленных полос для движения маршрутных транспортных средств, повышение комфортности перевозки людей в салонах общественного транспорта, обновление парка транспортных средств современными моделями машин, развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта и метрополитена.

ПАССАЖИРОБОРОТ ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ИТОГОВАЯ КОЛЛЕГИЯ МИНТРАНСА

Для повышения эффективности работы Белорусской железной дороги и увеличения ее инвестиционного потенциала полагаю целесообразным Министерству антимонопольного регулирования и торговли совместно с причастными выработать сбалансированную тарифную политику на перевозки грузов железнодорожным транспортом, в том числе с учетом проводимой политики по дедолларизации.

Развитие гражданской авиации Республики Беларусь сегодня находится в активной фазе. Наряду с ростом объемов транспортной работы за 2017 год объем обслуженных пассажиров в аэропортах увеличился на 19%, объем обработанного груза в аэропортах – на 7,2%, аэронавигационные услуги – на 5,4%.

Для обеспечения финансирования инвестиционных проектов по строительству второй взлетно-посадочной полосы и нового авиаремонтного завода в соответствии с указами Президента Республики Беларусь от № 223 и № 456 в 2017 году приняты решения главы государства о их кредитовании за счет ресурсов ОАО «Банк развития Республики Беларусь».

Общая строительная готовность объекта «Строительство второй взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту Минск» составляет 70,5%. В 2017 году закончены работы по возведению самой полосы.

В полном объеме по авиаремонтному заводу выполнены строительные и монтажные работы и сданы в эксплуатацию перрон для стоянки самолетов и рулежная дорожка, две линии 10 кВ от подстанции ПС 110/10 кВ «Аэропорт», ливневая канализация от перрона со строительством резервуара накопителя, пусковые комплексы 2-3 и 2-7.

Завершены строительные и монтажные работы по основному корпусу технического обслуживания и ремонта воздушных судов. В настоящее время осуществляется приемка объекта в соответствии с законодательством. Одновременно проводятся пуско-наладочные работы инженерного и технологического оборудования.

Строительство центра управления воздушным движением на землях Смолевичского района является одной из важных составляющих комплексного плана мероприятий по введению в Республике Беларусь уведомительного порядка использования воздушного пространства, реализуемого со-

вместно с другими органами государственного управления. Ввод первого пускового комплекса запланирован на апрель 2018 года.

Кроме реализации основных проектов в 2017 году, продолжена работа по поддержанию эксплуатационной годности объектов областных аэропортов в соответствии с требованиями Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов и требованиями Международной авиационной организации ИКАО, а также по укреплению их материально-технической базы.

Проведена значительная работа по реализации третьего этапа инвестиционного проекта по обновлению парка воздушных судов. В июле 2017 года заключен договор с компанией Embraer S.A. (Бразилия) на приобретение в собственность ОАО «Авиакомпания «Белавиа» двух воздушных судов Embraer-195 и одного Embraer-175 с привлечением кредитных ресурсов ОАО «Банк развития Республики Беларусь» и международных банковских организаций. Поставка самолетов ожидается в первой половине 2018 года.

Нормотворческая деятельность в области гражданской авиации должна быть направлена на потребности развития отрасли. Необходимо более эффективно использовать уже наработанный опыт, переходить к унификации требований, включая эти элементы в национальное законодательство. Это основной путь, по которому нужно очень активно идти в наступившем году.

Мы пошли по пути развития институциональной инфраструктуры авиационной отрасли. Соответствующее подразделение создано в Транспортной инспекции. В текущем году необходимо решить вопросы организации аналогичных структур по сертификации и кадровой компетенции. Отсутствие их может стать сдерживающим фактором в развитии малой авиации, беспилотных летательных аппаратов, в то время как жизнь требует совершенно другого вектора и других скоростей в развитии. Делать это надо с привлечением отраслевой науки.

В 2017 году продолжалась работа по развитию инфраструктуры внутренних водных путей.

В рамках проекта по восстановлению международного пути Е-40 Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством инфраструктуры

Украины подписана Дорожная карта по улучшению судоходства на реках Днепр и Припять. Она предусматривает проведение работы с Европейской комиссией по включению международного водного пути Е-40 в сеть ТЕН-Т, подготовку документов для выполнения работ по увеличению габаритов водного пути на участке р. Днепр – Н. Жары – Киевская ГЭС, необходимого для прохода судов класса «река – море», проведение работы по привлечению транзитного грузопотока на водный путь Е-40.

Для улучшения уровня режима реки Припять осуществлялось возведение долговременных выправительных сооружений. Велись работы по строительству причалов минерально-строительных грузов речного порта за пределами Бреста («Ямно»).

В 2017 году завершено строительство пассажирского теплохода «Белая Русь», который успешно эксплуатировался на маршруте Брест – Мозырь. Завершены работы по возведению современного нефтетранспортного комплекса для перевозки нефтепродуктов, эксплуатацию которого планируется начать в навигацию 2018 года.

Вместе с тем количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь, в 2017 году осталось на уровне 2015 года (семь единиц).

Перед водным транспортом на текущий год стоит ряд задач, направленных на повышение конкурентоспособности и эффективности данного вида транспорта, в том числе:

модернизация судов транспортного флота для снижения себестоимости перевозок и возможности использования их на внешнеторговых линиях;

оснастка судов, выполняющих перевозки внешнеторговых грузов, системами идентификации;

обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях.

Также необходимо завершить работу по созданию Государственной администрации водных путей и портов.

При развитии объектов транспортной инфраструктуры особое внимание уделяется сети автомобильных дорог. Основным документом в этой области является Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы. Для ее реализации Законом о республиканском бюджете на 2017 год на работы по содержанию и капи-

тальному ремонту, а также по реконструкции и строительству республиканских автомобильных дорог предусмотрено 323,8 млн рублей. В результате невыполнения доходной части республиканского дорожного фонда в части государственной пошлины за выдачу разрешений на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении по итогам года недофинансирование составило 10,7 млн рублей (313,1 млн рублей, или 98,7%).

Текущим ремонтом отремонтировано 914 км республиканских автомобильных дорог при задании 800 км, 1686 погонных метров мостов при задании 1650 погонных метров. Протяженность автомобильных дорог с повышенным скоростным режимом составила 1,4 тысячи километров, что состав-

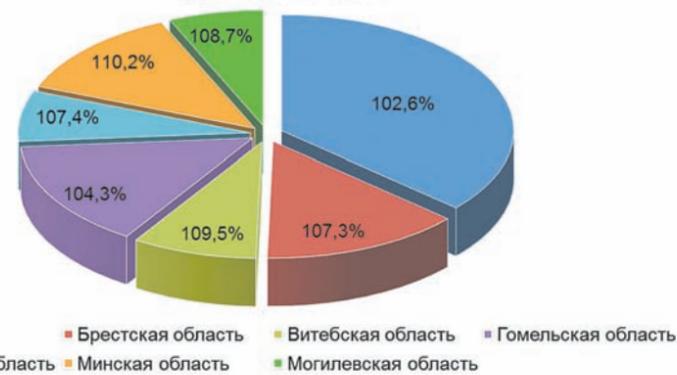
текущему ремонту 650 км дорог и 1900 погонных метров мостов; капитальному ремонту 16 км автомобильных дорог и 170 погонных метров мостов;

реконструкции автомобильной дороги Р80 Слобода – Паперня, проект для финансирования уже одобрен кредитным комитетом Европейского банка реконструкции и развития.

Нам необходимо возобновить движение после восстановления моста через реку Припять на автомобильной дороге Р88, приступить к реконструкции мостов через реку Западная Двина на подъезде к Новополоцку и моста через реку Сож на автомобильной дороге М8.

Также нужно подготовить концептуальный проект реконструкции наиболее значимых для обеспечения транспортной деятель-

ВКЛАД РЕГИОНОВ В ФОРМИРОВАНИЕ ВАЛОВОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



ляет 98,6% от установленного задания. Капитальным ремонтом отремонтировано 24 км дорог при задании 25 км и 523 погонных метра мостов при задании 700 погонных метров. Это является основным отрицательным итогом работы дорожников. Необходимо изменить ситуацию с недоремонтом дорог как на республиканском, так и на местном уровне.

Проведены работы по реконструкции и строительству 15,6 км дорог при задании 20,9 км, а также 321,2 погонного метра мостов, что соответствует заданию. Завершены реконструкция и строительство путепровода (через железную дорогу) на автомобильной дороге М1/Е30, моста через реку Западная Двина на Северо-западном обходе Витебска, транспортной развязки с автомобильной дорогой Р25 Витебск – Сенно – Толочин на Юго-западном обходе Витебска, участка автомобильной дороги Р99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно (км 209 – км 212). В соответствии с поручением правительства завершена реконструкция участка автомобильной дороги Р58 протяженностью 5,8 км.

В текущем году перед дорожным хозяйством республики в условиях сокращения бюджетного финансирования стоят напряженные задачи:

по реконструкции автомобильных дорог М6, Р23, мостов через реку Мухавец на автодороге М1, путепровода на автодороге Р41 и моста через реку Сож;

строительству подъездной автомобильной дороги к строящемуся мультимодальному комплексу «Болбасово»;

ности и мобильности населения мостовых сооружений и провести консультации с международными финансовыми институтами с целью привлечения кредитов для реализации проектов.

В области транспортной логистики в 2017 году в целях создания условий по повышению эффективности использования транспортной инфраструктуры и транзитной привлекательности Республики Беларусь подписано Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Китайской Народной Республики о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шелкового пути.

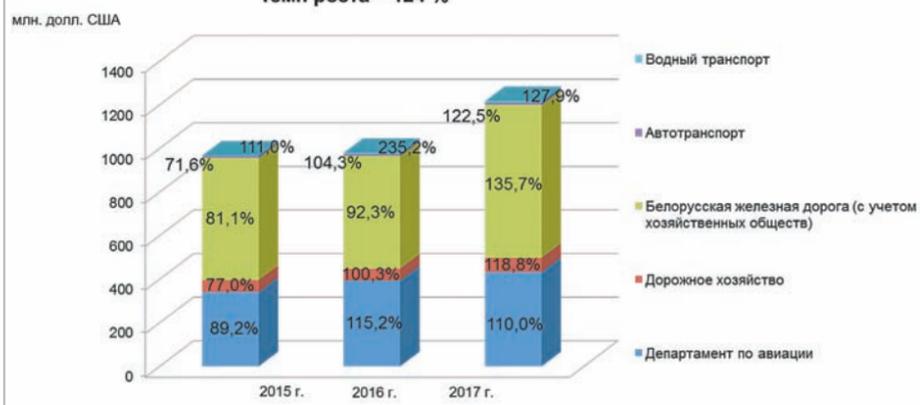
В целях снятия проблем с приемом поездов Польскими железными дорогами необходимо начать активную реализацию интермодальных схем перевозок с активным участием Белорусской железной дороги и автомобильных перевозчиков. Особая роль в данном процессе должна быть отведена Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП».

Целевыми ориентирами развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году должны стать: рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики Всемирного банка, рост объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг, а также увеличение доходов от транзита в 2 раза по отношению к 2016 году.

Окончание на стр. 8

ЭКСПОРТ УСЛУГ МИНТРАНСА В 2017 ГОДУ

Минтранс – 1 122 млн. долл. США
Темп роста – 124 %



Ориентир – на развитие и совершенствование

Окончание. Начало на стр. 5–7

Международное сотрудничество в минувшем году было важной и неотъемлемой частью транспортной работы.

В рамках международных организаций велась работа по снятию ограничений на использование разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок, выработке единого железнодорожного права, внесению изменений в Европейские правила судоходства по внутренним водным путям и разработке иных документов, направленных на развитие пассажирских и грузовых перевозок воздушным и водным транспортом.

Для привлечения финансовых средств Европейских финансовых институтов достигнута договоренность о включении объектов транспортной инфраструктуры Беларуси в планы развития трансъвропейской транспортной сети. Это главное условие формирования Европейского внешнего инвестиционного плана и Инвестиционного плана действий.

Одним из приоритетных направлений работы Минтранса в области интеграции транспорта республики в Евразийское транспортное пространство стала работа в рамках структур Евразийской экономической комиссии, где проводилось активное обсуждение, а впоследствии был утвержден стратегический документ «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики». Утвержден план мероприятий по реализации этого документа, по которому нам в ближайшей перспективе необходимо проводить работу по совершенствованию условий функционирования единого транспортного пространства и общего рынка услуг транспорта, выработке и принятию согласованных подходов по облегчению пересечения границ, устранению барьеров, упрощению процедур, влияющих на беспрепятственное перемещение пассажиров и грузов, внедрению безбумажных технологий организации и оформления перевозок грузов, созданию правовых условий для обмена информацией о товарах и транспортных средствах при перевозке грузов транспортными средствами третьих стран. Беларусь готова в текущем году в рамках ЕАЭС перейти к поэтапной либерализации выполнения перевозчиками каботажных автомобильных перевозок грузов.

В 2017 году на уровне ЕАЭС приняты принципиальные для национальных интересов нашей

республики решения по продлению сроков беспошлинного ввоза отдельных видов гражданских пассажирских самолетов. Проводится разработка проекта Положения о Совете руководителей уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза в области транспорта. В Консультативном комитете по функционированию внутренних рынков государств – участников ЕАЭС представителями Минтранса проводилась системная работа по обсуждению существующих барьеров в деятельности транспорта и механизмов их устранения.

В соответствии с Планом мероприятий по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства Беларуси и России на 2016–2018 годы продолжалась работа по развитию двустороннего сотрудничества в сфере транспорта. В конце текущего года необходимо завершить исполнение всех мероприятий плана, чтобы достигнуть конкретных результатов в этом направлении.

В 2018 году в области международного сотрудничества нами запланировано:

провести работу по подготовке и принятию Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Турецкой Республики о международных комбинированных перевозках грузов; между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Польша – Договора о содержании пограничных железнодорожных мостовых объектов на границе, Соглашения о содержании пограничных дорожно-мостовых объектов на границе, Соглашения о строительстве нового автодорожного пограничного моста через реку Западный Буг на пограничном автодорожном переходе Домачево – Словатичи на белорусско-польской государственной границе; Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Латвийской Республики о международном железнодорожном сообщении; Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Фран-

цузской Республики о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов; Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Туркменистана о международных комбинированных перевозках грузов;

проработать с китайской стороны вопрос по реализации Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Китайской Народной Республики о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шелкового пути;

продолжить работу по присоединению заинтересованных государств к Соглашению о развитии международных грузовых перевозок и сотрудничестве в реализации концепции строительства Экономического пояса Шелкового пути.

Одним из ключевых вопросов государственного регулирования в области транспортной деятельности является обеспечение транспортной безопасности. В рамках реализации Директивы Президента Республики Беларусь от 11 марта 2004 года № 1 «О мерах по укреплению общественной безопасности и дисциплины» Минтранс совместно с причастными органами государственного управления обеспечил устойчивое снижение количества дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей. На 7,9% уменьшилось количество дорожно-транспортных происшествий (3366 ДТП), число погибших снизилось на 0,3% (погибло 586 человек), а раненых – на 9% (ранено 3565 человек).

Количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в сравнении с 2016 годом увеличилось незначительно (за 2017-й – 47 нарушений, за 2016-й – 46), из них по вине работников Белорусской железной дороги – уменьшилось (42 и 46 нарушений соответственно).

Согласно информации государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Респу-

блики Беларусь», при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом в 2017 году при осуществлении такого рода деятельности произошло 123 ДТП (в 2016-м – 99), в которых погибло 28 (в 2016-м – 22) и получило телесные повреждения различной степени тяжести 189 человек (в 2016-м – 151).

На водном и воздушном транспорте, а также в метрополитене транспортных происшествий, повлекших гибель либо травмирование пассажиров или лиц, управляющих транспортными средствами, не допущено.

В 2018 году необходимо консолидировать усилия всех работников транспортной отрасли на обеспечение безопасности перевозок пассажиров.

Данная работа включает в себя в первую очередь совершенствование системы учета, мониторинга и расследований транспортных происшествий, оценку на соответствие установленным требованиям транспортной средств и транспортной инфраструктуры, повышение ответственности субъектов хозяйствования, осуществляющих такую деятельность, а также корректировку законодательства с учетом передового опыта зарубежных стран.

Основа развития любой деятельности – это кадры. В целом по системе Минтранса реализуемая кадровая политика позволила повысить общий уровень квалификации кадров: высшее образование имеют 27,2% работников организаций системы Минтранса. По программам дополнительного образования обучено порядка 13 тысяч человек, или 12,3% от общего количества в организациях системы Минтранса.

В 2017 году 55 работников транспортной отрасли были награждены государственными и правительственными наградами, что в 4,2 раза больше, чем в 2016 году (13 работников). В том числе трем присвоены почетные звания Республики Беларусь – «Заслуженный работник транспорта Республики Беларусь», «Заслуженный пилот Республики Беларусь», «Заслуженный строитель Республики Беларусь». Наградами Минтранса награждено 576 работников, из них Почетной грамотой Минтранса – 335, нагрудным знаком отличия «Ганаровы транспартнік» – 124, нагрудным знаком отличия «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени – 13, нагрудным знаком отличия «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени – 104.

Следует отметить, что одним из главных стимулов привлечения в отрасль высококлассных специалистов и профессионалов является заработная плата. Уровень среднемесячной номинальной начисленной заработной платы по виду деятельности «транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность» составил за декабрь 2017 года 1101,6 рубля, за январь – декабрь – 882,3 рубля (111,1% к 2016 г.), что выше среднего по республике на 8,2%.

В 2018 году вопросы роста заработной платы, как и прежде, остаются приоритетными. Основой роста благосостояния работников должен служить высокопроизводительный и эффективный труд. В этих целях необходимо обеспечить сбалансированный рост заработной платы в увязке с показателями эффективности производства, в первую очередь с производительностью труда.

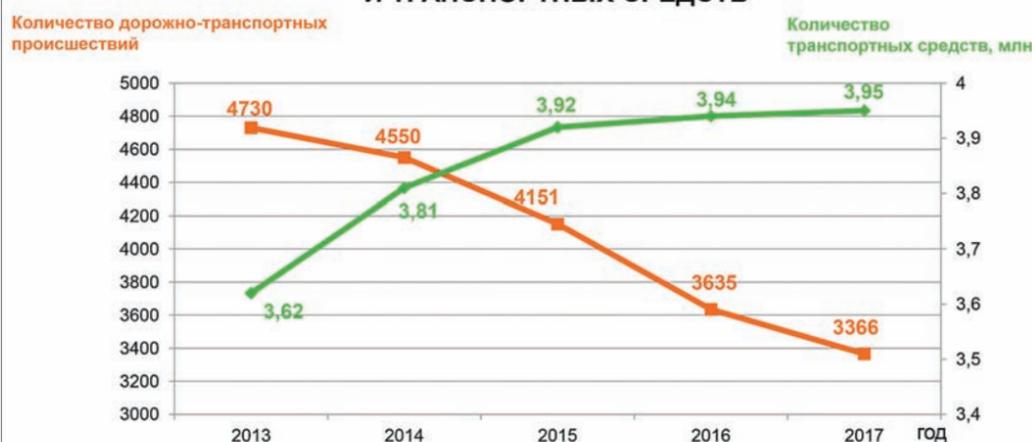
Матрица задач на 2018 год для транспортного комплекса определена. Для выполнения запланированных показателей необходимо решить ряд сложных вопросов.

Хочу акцентировать внимание на том, что 2018-й – это третий год пятилетки, в процессе которого мы должны активизировать свои шаги по развитию транспортного комплекса, чтобы до 2020 года обеспечить требуемую для экономики нашей республики устойчивость транспортной системы при условии обеспечения требуемого уровня безопасности и охраны окружающей среды.

В соответствии с основными направлениями Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы и реализуемыми в отрасли государственными программами для Министерства транспорта и коммуникаций приоритетами развития являются наращивание экспортного и транзитного потенциала, развитие транспортно-логистической деятельности, экономия и эффективное использование ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности оказываемых услуг и производимых товаров, обеспечение транспортной безопасности, усиление требований к технологической, исполнительской и трудовой дисциплине, привлечение инвестиций и информационно-коммуникационных технологий в отрасль, обеспечение эффективной занятости и достойного уровня заработной платы в увязке с ростом производительности труда.

Только объединив усилия организаций отрасли, государственных структур всех уровней и деловых кругов, а также обеспечив баланс ответственности каждого за выполнение своих обязанностей, мы сможем достичь запланированных результатов.

ДИНАМИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



Электротранспорт

Теперь
и на первом
маршруте

В столице по автобусному маршруту № 1 «Центральный вокзал – ДС «Веснянка» начал курсировать электробус.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Э то уже третий маршрут городского транспорта, на котором появился современный экологичный подвижной состав. Первые электробусы начали обслуживать пассажиров в мае прошлого года на троллейбусных маршрутах № 59 и 43.

В нынешнем и следующих годах предприятие собирает приобрести 60 электробусов производства «Белкоммунмаш». В том числе часть автомобилей предназначена именно для маршрута № 1, поэтому обкатка модели E433 Vitovt Max Electro проходит именно на нем.

В гости к нам

Рады каждому

За пять лет с момента открытия Белорусской железной дорогой на Гродненском вокзале нового зала таможенного и пограничного контроля здесь был проведен таможенный контроль в отношении почти 407 тысяч физических лиц, следующих как на въезд, так и на выезд.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Открытие обновленного зала состоялось 14 февраля 2013 года и стало частью масштабной реконструкции вокзального комплекса. Сейчас здесь ждут увеличения потока пассажиров из-за рубежа – безвизовый режим с января этого года распространен на весь Гродненский район. Туристы для посещения безвизовой зоны получили право въезжать в том числе и через железнодорожный пункт пропуска, а также гостить в регионе не пять дней, а десять.

– Мы рады каждому пассажиру, – говорит начальник Гродненского железнодорожного вокзала Валентина Микуцкая. – Ежедневно в 16.31 отправляется поезд № 303 сообщением Гродно – Краков, который останавливается наряду с другими станциями в Кузнице, Белостоке, Варшаве. Прибывает в Гродно поезд из Кракова в 15.12.

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

Решение

...И будет новый
оператор!

В Витебске появилось предприятие, призванное регулировать пассажирские перевозки. Областное коммунальное транспортное унитарное предприятие «Оператор перевозок» создано по решению Витебского облисполкома и предназначено упорядочить перевозку пассажиров в регулярном сообщении на маршрутах автобусов, микроавтобусов, троллейбусов и трамваев, а также автомобилями-такси.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Идея создания такого предприятия не нова. Когда государство оставило монопольные позиции на рынке перевозок пассажиров, среди частных компаний, индивидуальных предпринимателей и коммунальных предприятий началась борьба за право работать на наиболее привлекательных маршрутах. И это логично. Каждому хотелось иметь наибольшую финансовую отдачу. Кому интересно «гонять» машину с двумя пассажирами на окраину города. Отсюда и приснопамятные «гонки» маршруток по городу, и выживание таксистов-новичков с «прикормленной» стоянки путем прокалывания шин конкурентам, и всевозможные недоезды маршруток в пригородные поселки.

Этот новый рынок, безусловно, нуждался в регулировании. Аксиома: человек, проживающий на окраине города, имеет такие же права на транспортное обслуживание, что и житель центральных улиц. Движение пассажирского транспорта должно быть, прежде всего, разумным и отвечать потребностям людей.

В последние годы роль оператора пассажирских перевозок в области выполняло ОАО «Витебскоблавтотранс». Но с юридической точки зрения, как, впрочем, и с житейской, такая позиция не выдерживала критики. Облавтотранс сам по себе является крупнейшим перевозчиком пассажиров, а следовательно, заинтересован в эффективной работе своих филиалов. Частники для столь мощного игрока на рынке пассажирских перевозок хороши только в роли помощников. Естественно, это порождало жалобы частных перевозчиков, в которых говорилось о предвзятом отношении к ним.

Частично спорные вопросы решились на уровне исполнительной власти, но у нее не хватало для этого ни сил, ни времени, ни людей. Тем более что в последнее время прогресс шагнул далеко вперед и существуют возможности автоматизированного мониторинга за общей ситуацией. А здесь уже нужны не «чиновники», а специалисты в технических вопросах, обученные работать с современным программным оборудованием.

– С момента создания нашего предприятия прошло немного времени. Нам, как ребенку, еще нужно многому научиться, – говорит заместитель директора государственного предприятия «Оператор перевозок» Алексей Долгий. – Сейчас ведется договорная кампания. Заключаются договоры на обслуживание с перевозчиками част-

ной собственности. Мы уже имеем представление о рынке: у частных перевозчиков пассажиров микроавтобусами в Орше – 112 единиц подвижного состава, в Витебске – 189, в Полоцке и Новополоцке – 108. Есть полная информация о наличии транспортных средств для перевозки пассажиров в филиалах ОАО «Витебскоблавтотранс». После заключения договоров будем организовывать контрольно-ревизорскую службу. Наш штат составит более 50 человек. Также предприятие будет осуществлять полную диспетчеризацию перевозок – контроль за движением пассажирского транспорта на основании данных спутниковой навигации.

На этом деятельность «Оператора перевозок» не ограничивается. В рамках задач, поставленных перед предприятием, – обследование состояния дорог, улиц городов (населенных пунктов), пассажирских терминалов и остановочных пунктов на регулярных маршрутах и оборудования подвижного состава пассажирского транспорта. Это весь комплекс проблем: от ям на дорожном



покрытии и оборудования мест для разворота автобусов до состояния туалетов на конечных остановках и работы систем отопления в транспортных средствах.

Одна из самых сложных задач – координация расписания движения различных видов транспорта, задействованного в осуществлении перевозок пассажиров.

– Здесь на первом месте – потребности людей, а не перевозчиков, – убежден Алексей Долгий. – Если мы видим, что в определенное время автобус приезжает к остановке, где пассажиры выходят, чтобы продолжить путь дальше – по новому направлению, значит, мы должны сделать так, чтобы вскоре в этой точке оказался нужный им транспорт. Мы обязаны изучать пассажиропотоки на маршрутах перевозок и вносить при необходимости изменения в расписание либо интервалы движения транспортных средств. В этом году в состав ОАО «Витебскоблавтотранс» в качестве филиала вошло бывшее Витебское трамвайно-троллейбусное управление. Это поможет быстрее, без лишних проволочек, утверждать и согласовать расписание движения автомобильного и городского элек-

трического транспорта в регулярном сообщении. Мы призваны заниматься определением перспективных и текущих потребностей в перевозках пассажиров, подготовкой и внесением в установленном законодательством порядке предложений по совершенствованию маршрутной сети и повышению качества обслуживания пассажиров.

«Оператору перевозок» также дано право контролировать обеспечение безопасности при выполнении перевозок пассажиров. Кроме строгого соблюдения расписания в ходе движения маршрутных транспортных средств по городам области, это еще и контроль за состоянием здоровья водителей, техническим состоянием транспортных средств, их укомплектованностью аптечкой, огнетушителем, знаком аварийной остановки.

На новое предприятие также возложены задачи по заключению договоров с местными исполнительными и распределительными органами власти в сфере оказания услуг по организации перевозок пассажиров. В том числе по подготовке и проведению конкурсов на право выполнения перевозок пассажиров автомобильным транспортом в регулярном сообщении. А также внесение предложений об ограничении (квотировании) количества разрешений на обслуживание маршрута или транспортных средств, задействованных на нем. Иными

словами, когда на одном маршруте становится тесно работающим там, оператор может потребовать сократить количество машин или перевозчиков. Более того, «Оператор перевозок» может даже выходить с предложением об изменении действующих тарифов на перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

Кроме перевозчиков, новое предприятие будет работать и с пассажирами: осуществлять контроль за наличием у них документов на проезд в автомобильном и городском электрическом транспорте. И штрафовать, если нет билета. Рассмотрение предложений, заявлений и жалоб граждан, а также принятие мер, направленных на устранение имеющихся недостатков в вопросах организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также перевозок пассажиров автомобилями-такси, тоже в компетенции нового предприятия. Оно наделено правом рассмотрения дел об административных правонарушениях и наложении административных взысканий за нарушения правил пользования автомобильным транспортом.

Зима слабохарактерных не любит

За полтора десятка лет, которые трудится Анатолий ПРОКОФЬЕВ в Городокском ДРСУ № 106, он повидал разные зимы. В самом северном регионе Витебщины это время суровых испытаний лютыми морозами да снежными заносами закаляет людей как сталь. Противостоять капризам матушки-зимы могут лишь те, у кого характер стойкий, мужественный, негибачый, выносливость завидная и воля железная.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

– А дорога – лучшая проверка на наличие этих качеств. Нам ведь круглые сутки нужно быть наготове, чтобы, точно солдату по команде «в ружье», выступить мощным фронтом на борьбу с заносами или гололедицей. Зимой ДРСУ работает в круглосуточном режиме, и график на каждую неделю составляется посменный. Тут уж ночь или день, а быть в строю обязан, если выпало дежурство. Иной раз, когда метеоусловия вынуждают, за баранкой до полусуток отсидишь. Ничего, мы народ привычный, хотя ночные смены, конечно, выматывают сильно, – откровенно признается водитель МАЗа, оборудованного по сезону – пескоразбрасывателем и лопатой для расчистки дорог.

Хлопот у дорожников было предостаточно. То от ледяной корки дорогу спасай, то завеет мокрым снегом – успевай только отгребать его к обочинам, а там уж и грей-

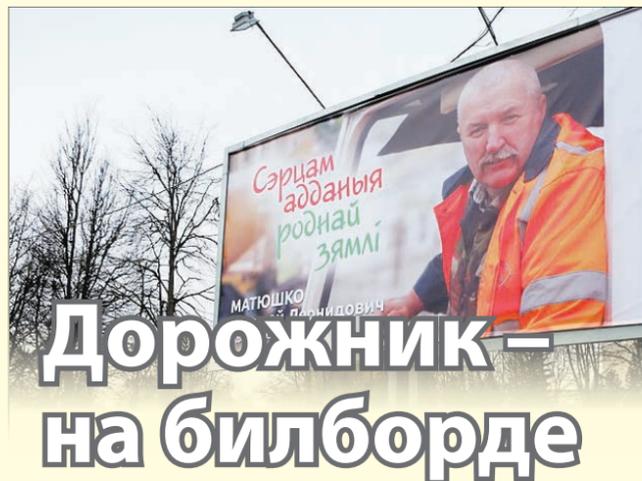


Водитель МАЗа Анатолий Прокофьев – перед очередным рейсом в глубинку района.

деристы подхватывают эстафету: удаляют сугробы, уширяя дорожное полотно.

– Люди действительно в строю, как солдаты. С дисциплиной – никаких проблем. Как на себя, могу положиться на механизаторов Геннадия Федусова, Дмитрия Беляя, Геннадия Гуляя, машинистов автогрейдеров Сергея Якушенко и Петра Толкачева, водителей МАЗа Алексея Исакова, Василия

Адаменко и, конечно, Анатолия Прокофьева. Все десять единиц техники работают в непогоду на очистке дорожной сети от снега или обработке противогололедными реагентами. Задействуем и автогрейдеры. Поломки, безусловно, случаются, но стараемся восстанавливать машины в кратчайшие сроки, ведь каждая – на счету. Мы – в ответе за безопасность движения на местной дорожной сети и относимся к этому очень серьезно, – говорит начальник Городокского филиала КУП «Витебскоблдорстрой» Максим Ходиков. – Когда дороги с асфальтобетонным покрытием нашего вмешательства не требуют, используем передышку для посыпки песчано-соляной смесью гравиек. Автомобилисты снежный наст на них прикатали, сделалось скользко – нужна помощь дорожников. Машины и тракторы дежурной смены направлены до отказа, чтобы не случилось непредвиденных сбоев в разгар работы, причем неважно, ночь это или выходной день. И диспетчеры тоже работают по графику, постоянно оставаясь на связи со всеми населенными пунктами района. К помощи других предприятий пока обращаться не приходилось – справляемся собственными силами, но в случае аврала обязательно придут на подмогу и коммунальная служба, и сельхозпредприятия, и ПМС.



Дорожник – на билборде

Билборды серии «Серцам адданыя роднай зямлі» с портретами профессионалов своего дела начали появляться на улицах городов Беларуси. Среди героев нового проекта БЕЛТА – водитель ДЭУ № 54 РУП «Гродноавтодор» Николай МАТЮШКО.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Уроженец Дятловского района, после службы в армии Матюшко приехал в Слоним и устроился на работу в дорожно-эксплуатационное управление, где и трудится уже 36 лет. За день Николай Леонидович за рулем МАЗ-5516 проезжает с грузом примерно 180 км, но если требуется, то и все 250.

На протяжении нескольких лет Николай Матюшко считается лучшим водителем филиала «Дорожно-эксплуатационное управление № 54» РУП «Гродноавтодор». За многолетний добросовестный труд награжден грамотами предприятия, нагрудным знаком Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Почетный транспортник», а в 2017 году – медалью «За трудовые заслуги».

О Матюшко «ТВ» рассказывал в материале «На все руки водитель. И всем сердцем – дорожник» в № 23 от 8 июня 2017 года.

Серия билбордов «Серцам адданыя роднай зямлі» представляет 28 профессионалов своего дела из разных регионов Беларуси, которые ежедневным трудом демонстрируют преданность делу и родной земле и теперь еще будут служить примером для всех белорусов, сообщает БЕЛТА.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 13 февраля, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 311 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия израсходовано около 4 тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 122 учетных ДТП, в которых погибло 37 и было ранено 127 человек. За аналогичный период 2017-го зафиксировано 83 ДТП, в которых 28 человек погибли и 116 получили ранения.

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

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге.

Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

Улицы столицы хорошеют

С начала года в Минске устранено 4,5 тыс. кв. м критической ямочности проезжей части улично-дорожной сети, сообщает агентство «Минск-Новости».

Мониторинг состояния улично-дорожной сети в столице ведется ежедневно в круглосуточном режиме. Выявленные дефекты стараются устранять в кратчайшие сроки. Для ремонта улиц в зимний период применяются литые горячие асфальтобетонные смеси или специальные пакетируемые.

В минувшем году в Минске были введены в эксплуатацию шесть объектов улично-дорожной сети, заказчиком которых выступало ГП «Гордорстрой». В их числе – участок 1-го городского транспортного кольца от улицы Харьковской до улицы К. Либкнехта протяженностью 1,4 км, где появились два остановочных пункта, подземный пешеходный переход с подъемными платформами для маломобильных групп населения. Кроме того, на пересечении с улицей Харьковской был возведен железнодорожный путепровод. Его строительство началось в 2015 году, а был введен в эксплуатацию в марте 2017-го.

В рамках 1-й очереди реконструкции транспортной развязки на пересечении улиц Маяковского и Аранская выполнен съезд длиной 500 м, обустроена новая и модернизирована существующая останов-

ки общественного транспорта, вымощены плиткой тротуары.

Реконструируется улица Стариновская – от пр-та Независимости до ул. Скорины – протяженностью 1,5 км. Проезжая часть теперь – с тремя полосами движения в каждом направлении, разделена зеленой зоной. Кроме того, оборудованы пять остановок общественного транспорта, построены парковки на 67 машино-мест, обустроена велодорожка длиной 1 км, а также выполнено переустройство улиц Никифорова (77 метра), Ф. Скорины (82 м), Почтовая (55 м).

Проведена реконструкция с облицовкой гранитом и заменой эскалаторов на лестничные марши спуска в подземный пешеходный переход на площади Независимости. Кроме того, установлены поручни и пандусы.

Капитальный ремонт с модернизацией проводился на участке улицы Куйбышева (почти 1 км) между улицами В. Хоружей и Сурганова. Тротуарное покрытие теперь из цементобетонной плитки. Появились новые и модернизированы существующие парковки на 68 машино-мест. Обновлено пять остановок общественного транспорта. Для обеспечения безбарьерной среды для маломобильных граждан при капремонте применяли специальные тактильные плиты.

Юбиляр

Выбрать свою дорогу

Более 40 лет посвятил дорожной отрасли Василий ЯКОВЛЕВ, десять из них он возглавлял управление содержания дорожной сети Департамента «Белавтодор». В его трудовой биографии были также другие дорожные предприятия, различные стройки и географические точки, где происходило становление Яковлева как профессионала и руководителя. На днях Василию Александровичу исполнилось 75 лет.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Родом Василий Яковлев из деревни Подлужье Чечерского района Гомельской области. После аварии на Чернобыльской АЭС она была выселена, сейчас это мертвая зона. Василий Александрович периодически бывает на малой родине, навещая могилы родственников.

Его детство пришлось на непростое послевоенное время. С юных лет он помогал родителям, работая в колхозе: в семье бригадира колхоза и медсестры было еще две дочери. Трудовую книжку мальчик получил во втором классе.

После окончания 8-го класса в Чечерске молодой человек устроился в межколхозную строительную организацию и одновременно учился в вечерней школе. Затем – в Гомельском дорожно-строительном техникуме, учеба в котором прервалась службой в армии. Призван был во время производственной практики в Латвии, служил в погранвойсках в Средней Азии, на советско-китайской границе.

Вернувшись домой и окончив техникум, Василий Яковлев получил диплом техника-строителя. Как самого успешного его распределили в институт «Белгипроддор», который находился в составе Главного управления шоссейных дорог (Гушосдор) при Совете Министров БССР. В течение семи лет в качестве техника, инженера, начальника отряда мостового отдела он набирался опыта и профессионализма. А в 1973-м кандидатура Яковлева была предложена на должность помощника начальника Гушосдора. В его обязанности входил сбор необходимых материалов от отделов Гушосдора и Миндорстроя.

В то время его возглавлял Василий Иванович Шарапов, который пришел в дорожную отрасль в 1972 году. В конце 1973-го Гушосдор был преобразован в Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Эта реорганизация оживила дорожное дело в Беларуси, подняла его на более высокий уровень. Василий Яковлев стал помощником министра. В этом качестве он проработал 4 года, которые, считает, были полезными и плодотворными. Одновременно учился на экономическом факультете тогда еще Белгосинститута народного хозяйства им. В.В. Куйбышева.

С первых дней совместной работы с Шараповым, отмечает Василий Яковлев, стало заметно, каким глобальным

государственным мышлением тот обладал. Безусловно, свою роль играл колоссальный опыт его предыдущей работы, поэтому на первых порах было нелегко подстраиваться под стиль руководителя, у которого Василий Александрович многому научился. Шарапов, по его словам, был человеком дальновидным, принципиальным, трудолюбивым, ответственным, не любил подхалимства и очковтирательства, постоянно совершенствовал свои знания в дорожном деле.

Во исполнение Постановления ЦК КПСС и Совета Министров 1980 года, которым для Белорусской ССР было установлено задание по строительству автомобильных дорог и жилых домов в районах добычи нефти и газа в Западной Сибири, под непосредственным руководством Василия Ивановича создан трест «Белнефтедорстрой» со всеми производственными базами.

Рассказывать о своем бывшем шефе Василии Шарапове, а также о заместителе министра транспорта – начальнике комитета по автодорогам Александре Минине Яковлев может много. Именно их он считает своими негласными учителями, которые личным примером, отношением к людям и работе сформировали его как профессионала и руководителя.

Серьезным этапом в своей трудовой биографии Василий Яковлев называет двенадцатилетнюю работу в Западной Сибири. Но прежде в течение пяти лет он возглавлял профсоюзный комитет НПО «Дорстройтехника», Минского облдорстроя. Пример Шарапова и опыт руководителя на профсоюзных должностях помог Василию Александровичу во время работы в Тюменской области. Четыре года он являлся секретарем парткома треста «Белнефтедорстрой», затем – начальником ДСУ-6, заместителем управляющего трестом. Это потому были построены лучшие в то время жилые поселки Белорусский, Беловежский, Днепровский, а также поселок дорожников в Лангепасе с детскими садами, столовыми, спортивными базами и другими объектами соцкультбыта. А первоначально приходилось жить в вагончиках – в самой что ни на есть тайге.

К тому времени, как в 1995-м Яковлев вернулся домой, уже несколько лет не существовало Советского Союза, а Беларусь была самостоятельным государством. Переживать о случившемся ни там, ни дома не давала работа, которая всегда стояла на первом месте. За 12 лет в Западной Сибири

было освоено много передовых методов строительства и эксплуатации, которые не терпелось применить в родной стране.

Новый период в трудовой биографии Василия Александровича начался с должности начальника Управления технического надзора РУП «Белдорцентр», в 1998-м он возглавил отдел содержания дорожной сети комитета по автодорогам, позже преобразованного в одноименное управление, которое вошло в состав Департамента «Белавтодор». Его возглавлял до 2008 года. Все свои силы Яковлев направил на то, чтобы сделать дороги комфортными и безопасными, а также на внедрение современных материалов и технологий. В результате состояние и содержание дорог значительно улучшилось.

Как признается юбиляр, десятилетие в «Белавтодоре», а также работа в Западной Сибири были самыми значимыми и интересными периодами его жизни. Свой вклад в дорожную отрасль он продолжил, будучи начальником отдела правового развития дорожного хозяйства ГП «БелдорНИИ», где трудился до 2013 года.

За 40 с лишним лет работы в дорожной отрасли Василий Яковлев внес большой вклад в ее развитие. При его непосредственном участии также были введены многие уникальные объекты. Кроме того, он участвовал в разработке важных государственных программ и законодательной базы в области строительства и содержания дорог. Его профессионализм и высокая эрудиция, принципиальность и обаяние снискали уважение у коллег и подчиненных. За добросовестный труд Василий Яковлев удостоен высшей отраслевой награды – «Ганаровы дарожнік» 1 и 2 степени, награжден многочисленными грамотами. За строительство 1-й Минской кольцевой автодороги Президентом Беларуси Александром Лукашенко ему была объявлена Благодарность.

Уже пять лет Василий Александрович – на заслуженном отдыхе. Много времени уделяет семье, на которую его в трудовые будни и праздники не хватало, в частности, своим внукам и внучку. У него их трое. Воспитал двух дочерей. В дорожной отрасли трудятся его жена Галина и дочь Екатерина.

Василий Яковлев по-прежнему живо интересуется проблемами и достижениями дорожной отрасли, старается не пропускать встреч с коллегами и благодарен тем, кому он обязан выбранной дорогой.



Примите поздравления!

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**Руководство и коллектив РУП «Минскавтодор-Центр» сердечно поздравляют Вас с 75-летием!***Ваш вклад в развитие дорожной отрасли, как труд и верность профессии, неocenim.**Желаем Вам крепкого здоровья, оптимизма, долголетия. Пусть Ваш дом будет наполнен теплом, а родные всегда радуют Вас!*

Генеральный директор Н. МАТЮК

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**Примите самые искренние поздравления с Вашим днем рождения!***Вас поистине можно назвать зубром дорожной отрасли. Ваши опыт и знания, приобретенные за долгие годы трудовой деятельности в ней, бесценны и являются примером для нынешнего поколения руководителей.**Желаем Вам душевной молодости, сибирского здоровья, долголетия, исполнения желаний!*От имени коллектива РУП «Бреставтодор»
генеральный директор М. НЕПОЧЕЛОВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**От коллектива РУП «Гомельавтодор» с большим удовольствием хочу поздравить Вас со значимой датой – 75-летием!***Вас всегда отличали ответственность, профессиональный подход к решению сложных проблем, хорошие организаторские способности и отзывчивость.**Желаем поменьше тревог, побольше приятных сюрпризов, чтобы жизнь была наполнена радостными хлопотами и добрыми делами!*

Генеральный директор И. МАТВЕЦОВ

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**В связи со знаменательной датой в Вашей жизни – 75-летием со дня рождения – примите самые искренние слова поздравлений от руководства и коллектива государственного предприятия «Белгипроддор»!***Желаем Вам здоровья, счастья и благополучия. Удачи на всех жизненных перекрестках!*

Директор О. ПИГУНОВ

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**От имени коллектива РУП «Белдорцентр» и себя лично сердечно поздравляю Вас с днем рождения!***Всю свою жизнь Вы посвятили служению транспортной отрасли, для развития которой сделали немало, в том числе как мудрый и дальновидный руководитель.**Желаем никогда не ощущать своих лет, быть всегда бодрым и энергичным! Мира Вам, добра, любви!*

Генеральный директор Н. ЧЕРНЮК

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**Коллектив открытого акционерного общества «Дорожно-строительный трест № 3» тепло и сердечно поздравляет Вас с 75-летием!***Искренне желаем крепкого здоровья – это основа всего: настроения в душе, счастья в доме. Благополучия Вам, радости, тепла семейного очага, долголетия, энергии и жизненного оптимизма.**Пусть у Вас всегда будут поддержка и внимание родных, любящих Вас людей, добрых друзей, а каждый день дарит хорошие новости, приятные события и позитивные эмоции!*

Генеральный директор Г. ТИМОФЕЕВ

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**По случаю Вашего 75-летия примите наши искренние поздравления!***Вас всегда отличали высокий профессионализм, принципиальность, организаторский талант, требовательность к себе и другим, что, безусловно, вызывает уважение.**Крепкого Вам здоровья, оптимизма, хорошего настроения. Пусть Ваша жизнь всегда будет насыщенной и интересной, а в доме царят мир и любовь!*

От коллектива ОАО «Строительно-монтажный трест № 8» генеральный директор С. АЛИМКИН

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ!**Позвольте поздравить Вас со значимой датой – 75-летием со дня рождения!***Позади три четверти века, почти две – отданы дорожной отрасли. А вместе с ними знания, энергия, душа. Ваш профессионализм, личные и деловые качества стали примером для многих дорожников.**Желаем Вам долгих лет жизни, бодрости духа, мира и благополучия Вашей семье!*От имени коллектива
КУП «Брестоблдорстрой»
генеральный директор С. ДЕМКО

Дата

15 февраля в Беларуси отмечается День памяти воинов-интернационалистов. Через горнило той страшной войны прошло около 30 тысяч белорусов. В Афганистане приурочены торжественные митинги, на которых традиционно минутой

Прощание на Хайратоне

Среди участников памятных мероприятий есть и железнодорожники. На белорусской магистрали сегодня трудится более 300 человек, исполнявших свой интернациональный долг в Афганистане. В их числе – инженер отдела организации пассажирских перевозок Минского отделения дороги Валентин РОМАНОВ.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

В Афганистане он оказался в январе 1987-го. Тогда за плечами девятнадцатилетнего минчанина было 8 классов десятилетки, несколько лет увлечения легкой атлетикой, специальность строителя после окончания училища, два месяца работы на возведении Дворца Республики и три месяца боевой подготовки в так называемой афганской учебке в Термезе.

Еще в Минске осенним призывникам, набранным в погранвойска, сказали, что их повезут в теплые края. Какие именно, молодые люди поняли сразу. Белорусы попали в самый южный город Узбекистана – приграничный Термез. Это – одно из основных мест, где в годы той войны были сосредоточены специализированные учебные подразделения, в которых военнослужащие срочной службы проходили боевую подготовку.

Учебки в Термезе и Кушке отличались более насыщенной подготовкой и жестким режимом. Основной упор в программе делался на огневую и тактическую, а также усиленную морально-психологическую подготовку. Для обучения привлекались офицеры и прапорщики, получившие боевой опыт в ходе войны.

В начале 1987 года активизация в непосредственной близости от границы моджахедов, стремящихся проникнуть на территорию СССР, вынудила командование пограничных войск провести ряд локальных операций в прибрежных районах. В конце января советские пограничники, в числе которых был Романов, пересекли границу для очистки приграничной с СССР зоны. Первое пребывание на территории Афганистана продлилось две недели. Тогда же прошло боевое крещение Романова и его сослуживцев, которые в одночасье повзрослели.

Затем было возвращение в термезский гарнизон, где срочники совершенствовали боевую подготовку и продолжали охранять госграницу. Город расположен на правом берегу Амударьи, по которой проходит граница с Афганистаном. Здесь же и 816-метровый железнодорожно-автомобильный мост через реку, соединяющий Термез с афганским приграничным городом Хайратоном, откуда 60 км до Мазари-Шарифа – крупнейшего к границе города.

В боевых операциях на территории Афганистана Романов вместе с земляками участвовал до осени 1987 года. В период обострения обстановки на государственной границе и приграничной территории зачастую действовали совместно с мотоманевренными группами, которые пресекали вооруженные и невооруженные провокации, отражали вторжение на территорию СССР разведывательно-диверсионных



Еще недавно Валентин Романов возглавлял одну из бригад фирменного поезда «Звезда» сообщением Минск – Санкт-Петербург. Фото Виктора ДУЛЕБО

подразделений, незаконных вооруженных формирований. Порой приходилось продвигаться вглубь страны на 80 км. Питались сухпайками, несмотря на жару, берегли воду, ночевали в бронетранспортерах.

С осени 1987-го по январь 1989 года Романов служил на границе, но тоже в боевых условиях. Вносил свой вклад в сохранение стабильности на советско-афганской границе. На его глазах по мосту Дружбы, названному Хайратон, проходил вывод советских войск из Афганистана.

Вспоминая события почти 30-летней давности, Валентин Николаевич оказался по-мужски сдержан и совсем немногословен. Не стал делиться воспоминаниями об армейских буднях и описанием боевых операций, мотивируя тем, что совсем не герой и подвигов не совершал: просто выполнял свой воинский интернациональный долг. При этом дал понять, что есть вещи, о которых не трубят во все-

услышание. Неудивительно, что о его службе на границе с Афганистаном, знают немногие.

Одновременно собеседник признался: как бы банально это ни звучало, та служба стала настоящей школой мужества, проверкой характера, воспитанием личности. Было ли ему страшно? Не отрицает. Но боялся не столько за себя, сколько за своих боевых товарищей. Самыми яркими эпизодами той службы (с отрицательным оттенком) была гибель сослуживцев.

– После этого совсем иначе смотришь на многие вещи и человеческие взаимоотношения. Начинаешь ценить жизнь, по-другому расставляешь приоритеты, – делится Валентин Романов.

Вернувшись домой, он сменил воинскую службу на мирный труд железнодорожника. С двумя сослуживцами, с которыми вместе порохом дышал, огонь и воду, что называется, прошел, стал проводником Минского вагонного участка. Там



Рыцарь афганских дорог

В Мозыре немало интересных мест. Одно из них – остановка «Примостовая», где расположен диспетчерский пункт. Здесь всегда кипит жизнь. Это крупное автобусное кольцо находится в живописном месте: рядом – Припять и мост через нее, на холмах – городские кварталы. Глядя на то, как вырывают с «Примостовой» автобусы и лихо заворачивают вверх по кольцу, невольно думаешь: чтобы ездить по холмистым мозырским улицам, надо быть очень хорошим водителем. С одним из них – Виктором ТИХОНЕНКО – мне довелось познакомиться на «Примостовой».

Валентина ШИНКЕВИЧ,
«ТВ»

Виктор Владимирович – человек сложной и интересной судьбы. Родился он в деревне Погонное Хойникского района. До армии окончил Мозырское ГПТУ № 84 геологии, где, кроме специальности «бурильщик», получил и водительские права. После призыва в армию год находился в Рязанской области, затем для него начались афганские версты войны.

ЭТИ ЗНОЙНЫЕ,
ОПАСНЫЕ РЕЙСЫ

Война – не кино, а память – не букетик гвоздик, врученный в торжественной обстановке. Все гораздо сложнее, поэтому и наш разговор с Виктором об Афганистане был непростым. Как и та война.

Решение о вводе ограниченного контингента советских войск в Афганистан было принято 12 декабря 1979 года. Активные боевые действия начались в марте 1980-го и продолжались около пяти лет. Тихоненко попал в дорожный командантский батальон, в составе которого два года был водителем.

В Афганистане нет железных дорог, а продовольствие, горючее, медикаменты нужны везде. И уходили колонны в рейсы, которые длились по несколько суток и даже недель. Приходилось ночевать там, где заставала темень, и кабина для водителя была что стены родного дома. Очень часто подстерегала забота, и тогда от водителя требовались самообладание, мастерство и личная храбрость.

Виктор попал в Афганистан неострелянным пацаном и первое

время не осознавал, через какие испытания ему придется пройти. Поэтому и шагал им навстречу по-юношески смело. Душманы нападали на колонны как с земли, так и с воздуха. Задачами батальона были сопровождение армейских колонн и создание условий для их передвижения, а значит, уничтожение противника. Молодому армейцу приходилось участвовать в боевых действиях, на его глазах погибали товарищи, с чем он никак не мог примириться.

От страшной жары и сильного напряжения, от происходящего вокруг большинство водителей испытывали физическое, моральное и душевное истощение. От невыносимого зноя перед глазами плавали круги – их ребята называли глюками. Нахождение в такой обстановке вызывало у водителей сильные головные боли и большую потерю влаги в организме. Восполнить ее нужно было водой, но днем она казалась не просто теплой, а горячей.

Для полноты картины следует добавить, что на километре гор-

В этот день в 1989 году завершился вывод советских войск из Афганистана. Мы потеряли более 770 человек. Во многих городах нашей страны этой дате молчания почтут память тех, кто не вернулся домой.

же встретил свою судьбу. С женой Даной они вместе уже 27 лет, воспитали сына.

Первые 10 лет с момента прихода в вагонный участок были сложные – распад Советского Союза, беспокойные, но интересные девяностые. За это время окончил гомельский отраслевой колледж, поступил в Российский университет транспорта, диплом которого получил в 2002 году, и, безусловно, исколесил значительную часть бывшего СССР.

За плечами – сотни километров дорог в качестве проводника, а с 1992 года – начальника поезда. Сначала ездил в направлении Адлера, были маршруты до Москвы, Иркутска, Кисловодска, Симферополя, Одессы, Евпатории, Феодосии. Последние пять лет, перед уходом в аппарат Минского отделения дороги, возглавлял бригаду фирменного поезда «Звезда» сообщением Минск – Санкт-Петербург.

Романов был в числе первых, чей труд в 2014 году отметили новым отраслевым знаком – «За добросамленную работу на Беларускай чыгуны» III степени. По словам руководителей вагонного участка и коллег, Валентин Николаевич – из тех людей, с кем можно идти в разведку: собранный, принципиальный, в экстремальной ситуации умеющий принять правильное решение. Наверняка так скажут про Романова и его сослуживцы из Беларуси, Украины, России, с которыми его связывает настоящая мужская дружба. Такая, убежден Валентин Романов, какая бывает только у боевых товарищей.

Нельзя забыть

Эти мальчики знали о войне из книг и рассказов своих отцов и дедов, прошедших фронтовыми дорогами сороковых годов. И столкнулись они с ней лицом к лицу – на долю мальчишек выпал Афганистан.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Через эту войну прошло три с половиной тысячи уроженцев Могилевской области. В их числе – Александр ЛЕШКО, вулканизатор Могилевского филиала Троллейбусный парк № 1 ОАО «Могилев-облавтотранс».

Александр Владимирович до сих пор помнит дату своего воинского призыва – 29 марта 1981 года. О том, где именно он будет служить, точно не знал. Да и в военкомате не говорили, куда отправят новобранцев. Однако по его родному Кричеву уже ходили слухи: ребят забирают в Афганистан...

Так и случилось. Но сначала призывников отвезли в Марьину Горку, а потом отправили на курсы молодого бойца в Туркмению. Здесь уже многие догадывались: впереди их ждет Афганистан, хотя до последнего не верили. Вплоть до того момента, как приземлились в Кабуле.

– Из самолета выходим, а дальше – как в военных фильмах: войска маршируют, вокруг машины и военная техника, – вспоминает Александр Владимирович.

Здесь, на пересылочном пункте, Лешко проведет сутки. Потом его заберут в часть, которая располагалась тут же, в Кабуле. На службу он заступил в качестве водителя автомобиля.

– Сначала все было ново и интересно, а потом появился страх. И не потому, что совсем рядом стреляют и погибают люди, а от неизвестности. Со временем страх исчез: служба стала работой, и я просто выполнял свой долг, – рассказывает Александр Владимирович.



Мой собеседник на спецмашине сопровождал автоколонны, снабжал воинские части горюче-смазочными материалами. Часто в пути на них нападали отряды вооруженных душманов, начинались перестрелки. Но, кажется, Лешко хранил Бог: под обстрел попадала то голова колонны,

то хвост, а середина, где шла его машина, – ни разу.

После двух лет службы в Афганистане Александр Владимирович вернулся домой, в Кричев. Работал сначала водителем на одном из городских предприятий, затем пошел на завод резиновых изделий. Здесь трудились его мама и сестры, и он продолжил семейную династию.

Однако в 2000 году, когда предприятие стало испытывать финансовые трудности и начались сокращения, Александр Лешко вместе с супругой, коренной могилевчанкой, решили переехать в областной центр. Новым местом работы стал троллейбусный парк.

– Почти каждый год я участвую то в городских, то в районных мероприятиях, посвященных Дню памяти воинов-интернационалистов. И этот тоже вряд ли станет исключением, – говорит собеседник. – Первое время после Афганистана очень часто общался с боевыми товарищами, ведь вместе прожили два сложных военных года. А потом как-то связи оборвались, ведь нас разбросало по разным уголкам бывшего Союза.

Лешко признается: сегодня он активно ищет своих однополчан в социальных сетях и на специальных сайтах. Ему интересно, как сложились судьбы его сослуживцев, что стало с частью.

– Как-то на одном из мероприятий мы, воины-интернационалисты, прошедшие Афганистан, задался вопросом: хотели ли бы вернуться? – делится Александр Владимирович. – Ответы были самые различные, ведь на долю каждого выпали разные по своей сложности испытания. И мне хотелось бы многое забыть, но не получается...

ной дороги водитель пользовался сцеплением и тормозами намного чаще, чем на равнинной. Это приводило к нагреву фрикционных накладок до 200 градусов Цельсия. После такой школы выживания работа в условиях холмистой мозырской местности кажется Виктору раем. А тогда он глотал едкую афганскую пыль дорог, вдоль которых то тут, то там валялись обгоревшие, покореженные рамы, кабины, колеса, подмечал деланки с пшеницей, которую пора было убирать. Но некоторые участки хлеба были в огне, который перекинулся от горевших трубопроводов.

– Сменить бы оружие на штурвал комбайна, как бы я поработал, – не раз думал Виктор, видя горящий хлеб. Он с болью рассказывал об афганских детях, в черных глазах которых, казалось, застыло чувство голода. Наши бойцы, когда видели этих ребятшек, старались их подкормить, давали сахар, галеты, печенье.

...Казалось бы, теперь афганские версты войны далеко позади. Нет опасных, непредсказуемых до-

рожных дистанций от Термеза до пустыни, от пустыни до перевала Саланг и от него до Кабула.

Тоннель Саланг – самый длинный в мире, его называют сердцем Афганистана. Здесь, в этом пекле войны, погибло много наших водителей. Не один раз пересекал Саланг и Виктор Тихоненко. Он выжил всем смертям назло и теперь пьет чашу жизни взахлеб. Наконец-то все наладилось, жизнь все расставила по своим местам. Но так было не всегда...

МИРНАЯ ЖИЗНЬ – ЭТО ТОЖЕ ИСПЫТАНИЯ

Вернувшись домой и немного погостив у родителей, Виктор поехал в Мозырь и устроился в автобусный парк № 2 водителем. И началась для него мирная трудовая жизнь, о которой он так мечтал на войне. Некоторое время не верил в реальность происходящего и тогда звонил другу-мозырянину, который призывался вместе с ним в армию и тоже прошел два года верстами Афганской войны. Демобилизовались и вернулись домой они

также вместе. Молодым людям было о чем поговорить, им хотелось выплеснуть эмоции.

На работе у Виктора все ладилось. С первого дня его определили на пассажирские перевозки, и молодой водитель трудился не просто охотно, а с упоением. Первым его автобусом был львовский трудяга ЛАЗ. Потом лет пять работал на «Икарусе», затем пересел на бэушную «гармошку», баранку которой крутил до 1995 года.

В жизни Тихоненко произошли существенные перемены. Он женился, и у него подрастало трое ребятшек. Семья была счастлива, но от беды никто не застрахован. В 1993 году умерла жена, и Виктор остался с детьми один. Их надо было растить, кормить и одевать, а для этого одной небольшой зарплаты водителя не хватало. И глава осиротевшей семьи уволился из автобусного парка и устроился на одно из промышленных предприятий города, где зарплата была выше. Потом работал у частного, сам некоторое время занимался извозом. Но все это время чувствовал, будто живет не своей жизнью.

Больших денег не заработал, а вот в родной коллектив тянуло постоянно. И через 10 лет Виктор вернулся в автобусный парк.

Все маршруты, на которых приходится работать, Тихоненко знает как свои пять пальцев и в каждый рейс отправляется с удовольствием. В день нашего знакомства он работал на маршруте № 22 «Приростовая – Козенки». В агрогородке Козенки водителя знают многие жители, которые часто ездят в Мозырь. Они отмечают его вежливость, точность и внимание к людям.

За годы работы в автопарке Виктор Владимирович приобрел верных друзей, почувствовал настоящую поддержку коллектива. Однако судьба уготовила ему еще одно испытание.

Потерю жены он переживал с глубокой болью. Но эта трагедия в его семье была не последней. В 2011 году в ДТП погиб его младший сын – сотрудник органов внутренних дел. Судьба была наотмашь: Чернобыль лишил родного и милого с детства уголка: Погонное – в списке отселенных деревень. Там теперь бурьян да несколько уце-

левших домов с пустыми глазницами окон. Судьба забрала жену и сына. Афган оставил в душе кровавый след. Сколько же сил надо человеку, чтобы все это выдержать?

ЛУЧИКИ СЧАСТЬЯ НА ТРУДНОМ ПОЛОТНЕ СУДЬБЫ

С течением времени судьба вдруг перестала строить козни и начала посылать яркие лучики счастья. Он встретил хорошую женщину, женился – жизнь заиграла новыми красками. От этого брака родился ребенок. Старшие дети выросли, и у Виктора Владимировича теперь пятеро внуков. Да и сам он – в расцвете лет и физического здоровья. В свободное время любит порыбачить на Припяти и озерах, вдали от шума городского. Жаль только, свободного времени бывает мало.

Вот так размеренно, в житейских заботах и кропотливом труде протекает жизнь бывшего «рыцаря афганских дорог», одного из лучших водителей филиала «Автобусный парк № 2» ОАО «Гомельоблавтотранс» Виктора Тихоненко.

Россия

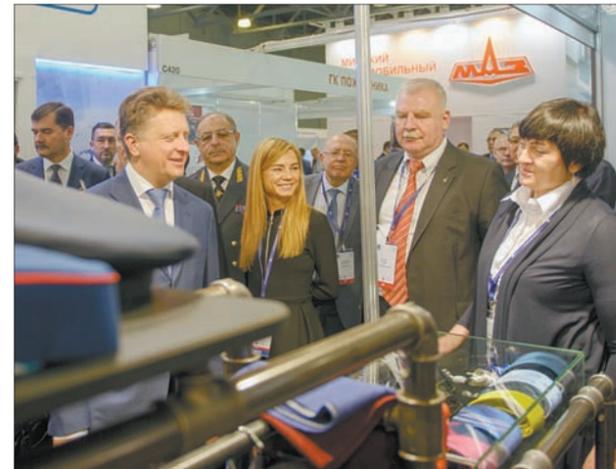
Больше сотни экспонентов

7–8 февраля в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» в Москве прошла 5-я Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2018.

В мероприятии, приуроченном в том числе и к 95-летию гражданской авиации в России, приняли участие компании из Беларуси, Венгрии, Германии, Дании, Китая, Латвии, Люксембурга, ОАЭ, России, США, Франции, Чехии, Швейцарии, Южной Кореи.

Как пишет сайт содружества авиационных экспертов Aviation Explorer, более 100 экспонентов представили профессионалам гражданской авиации новейшие технологии и продукты для развития инфраструктуры аэропортов, аэродромов и авиакомпаний в сфере проектирования и строительства, IT, безопасности, наземного обслуживания, неавиационных доходов, систем навигации и других секторов.

В рамках деловой части форума прошли заседания и круглые столы, неделовой – 7 февраля состоялась церемония награждения призеров премии Skyway Service Award: авиакомпаний за лучший, по мнению пассажиров, сервис и клиентские программы.



СПРАВКА

Международный морской терминал по приему круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерском Калининградской области включен в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России» (2010–2020 гг.). На его строительство выделено 8,5 млрд рублей бюджетных средств. Планируется, что ежегодно новый терминал сможет принимать до 250 тысяч пассажиров и до 90 тысяч единиц грузового транспорта. Его пропускная способность составит 2400 пассажиров и 250 единиц грузов ро-ро в сутки. Длина причального фронта терминала будет 725 м, расчетного судна – 360 м, что позволит принимать морские лайнеры длиной 317 м.

Проект строительства терминала был разработан ООО «Морстройтехнология» и одобрен Главгосэкспертизой РФ в декабре 2016 года.



– Этот терминал первый в практике работы Росморпорта, где генподрядчик одновременно является также инвестором, и мы считаем это одним из факторов того, что объект будет возведен в срок. В прошлом году завершили строительство порта Сабетта, который был нашим основным объектом. Теперь, на период 2018–2019 годов, основным будет этот терминал, – приводит morvesti.ru слова ге-

нерального директора ФГУП «Росморпорт» Андрея Лаврищева.

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов, отметив высокую значимость проекта для развития логистического потенциала региона и обеспечения его транспортной доступности, выразил уверенность в том, что регион будет пользоваться популярностью у туристов.

Ранее прием первых судов в Пионерском планировалось приурочить к чемпионату мира по футболу 2018 года, однако в силу разных причин сроки реализации проекта были сдвинуты. Основная фаза строительных работ, по словам представителя генподрядчика, начнется уже в мае. Закончить строительство планируется в октябре следующего года.

Генподрядчик, он же инвестор

1 февраля в городе Пионерском Калининградской области состоялась торжественная церемония закладки памятной капсулы в честь начала строительства международного морского терминала по приему круизных и грузопассажирских судов. Заказчиком-застройщиком выступает Росморпорт, генеральным подрядчиком – строительная компания «Большерк» из Самарской области.

Украина

Важнейший шаг реформы

7 февраля на заседании Правительства Украины была поддержана инициатива Министерства инфраструктуры по либерализации рынка регулярных автобусных перевозок.

Сайт Министерства инфраструктуры Украины mtu.gov.ua цитирует министра Владимира Омеляна:

– Сегодня сделан первый важнейший шаг в формировании пассажирских автобусных перевозок – на заседании правительства одобрены необходимые изменения в постановления Кабинета министров Украины, которые позволят изменить ситуацию на рынке регулярных автобусных перевозок по всей территории страны уже в ближайшей перспективе. Эти изменения касаются порядка проведения конкурса на регулярных автобусных маршрутах и правил предоставления услуг на автомобильном транспорте. Впервые за последние 10 лет мы внедряем нормы, которые в первую очередь направлены на улучшение без-

опасности и качества перевозок, а также создание условий для людей с инвалидностью.

По словам министра, планируется ввести конкурс на межобластные автобусные маршруты по заявительному принципу, а также требования об обязательном наличии на городских и пригородных маршрутах автобусов, приспособленных для перевозки лиц с инвалидностью, в количестве 35% к концу 2019 года, а с 2020-го – 50%. Преимущество будет у перевозчика, предлагающего низкопольные автобусы, электробусы, а также автобусы с более высокой категорией экологичности. Работающие на маршруте без нарушений смогут продлить разрешение еще на 5 лет при условии инвестирования в обновление автопарка.

Процедуру проведения конкурса на внутриобластные, пригородные, городские автобусные маршруты упростят за счет уменьшения количества подаваемых для участия документов. Кроме того, постепенно будет осуществлен переход на электронную систему подачи документов. Также упростят процедуру открытия новых автостанций и урегулирования давно существующей проблемы взаимоотношений перевозчиков и автостанций.

– Это первый этап реформирования отрасли автомобильных пассажирских перевозок. На очереди изменения, которые дадут возможность адаптировать маршрутную сеть и сеть автостанций к потребностям граждан и создать общедоступный реестр маршрутной сети автобусных сообщений по всей Украине, – подчеркнул Владимир Омелян.

Кыргызстан

В последние годы на автодороге Бишкек – Ош участились дорожно-транспортные происшествия с участием грузовых автомашин, в том числе бензовозов, приводящие к человеческим жертвам.

И дешевле, и безопаснее

Помимо огромного урона, наносимого экологии, большегрузные транспортные средства деформируют и разрушают автодорогу. В связи с этим как никогда актуальными становятся вопросы транспортировки и доставки грузов на юг страны, прежде всего горюче-смазочных материалов, железнодорожным транспортом.

По информации пресс-службы Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, именно эта тема стала главной 30 января на встрече министра Жамшитбека Калилова с исполнителем директором Ассоциации нефте-

трейдеров Кыргызстана Уланом Куловым, а также представителями ОсОО «Партнер Нефть» и «Альфа Ойл». Глава ассоциации и представители компаний согласились с предложением ведомства в случае решения вопросов о снижении затрат времени и тарифов на перевозку грузов Узбекской железной дорогой ориентировать и иные компании на перевозки ГСМ на юг республики железнодорожным транспортом.

В связи с этим вопрос о предоставлении существенных скидок на все виды перевозимых грузов, в том числе на перевозку нефтеналивных грузов АО «Узбекистон темир йуллари» при их доставке

на юг Кыргызстана транзитом по территории Республики Узбекистан и в обратном направлении, решен положительно.

На период до 31 декабря к действующим ставкам Тарифной политики железных дорог государств – участников СНГ на перевозки всех видов грузов, следуемых транзитом по территории Узбекистана в направлении станций южного отделения ГП «НК «Кыргыз темир жолу» и обратно, установлены понижающие коэффициенты в размере:

– 0,80 – при перевозке всех грузов;
– 0,70 (вместо 0,80) – на все грузы в части, превышающей 300 тысяч тонн.

МЧС информирует

Безопасность —
в каждый
дом

Республиканскую акцию под таким названием проводят спасатели.

Она проходит с 1 по 28 февраля, в четыре этапа.

Цель мероприятия – предупредить пожары и гибель людей.

На первом этапе работа велась на базе территориальных центров социального обслуживания населения. Спасатели рассказывали о причинах возникновения пожаров, о том, как избежать огненных происшествий, и учили правильно действовать. Кроме того, демонстрировались видеofilмы. Завершился этап 9 февраля.

С 12 по 20 февраля мероприятия акции переместились в вузы, ссузы, лицеи и колледжи. Студентам о безопасности рассказывают во время профилактических бесед, тематических игровых программ и дискотек. Предусматриваются также отработки планов эвакуации в случае пожаров и чрезвычайных ситуаций. Мероприятия проходят как в учебных заведениях, так и в общежитиях.

С 21 по 27 февраля обучать безопасности будут на предприятиях и в организациях. Эксплуатация электрооборудования, печного отопления, алгоритм дей-

ствий при ЧС, использование первичных средств пожаротушения, необходимость установки автономного пожарного извещателя – это лишь небольшой перечень вопросов, который будет освещаться в ходе третьего этапа.

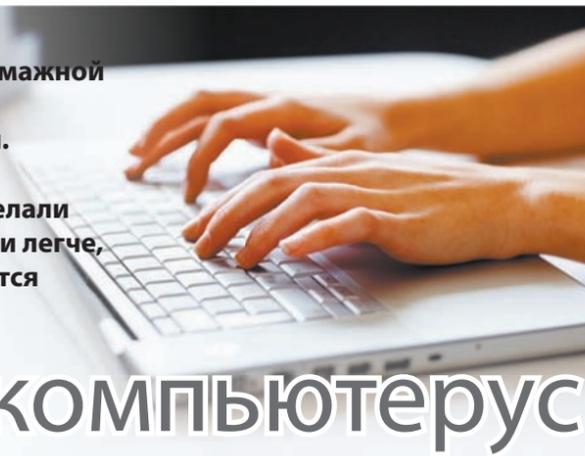
Кроме того, профилактические мероприятия пройдут в санаториях и профилакториях. Для отдыхающих подготовлены тематические конкурсы и викторины, лекции по безопасности. Также будут демонстрироваться фильмы и ролики по ОБЖ.

Финальный этап пройдет 28 февраля. Всех желающих ждут на открытых площадках и рынках, в крупных торговых и детских развлекательных центрах. В местах с массовым пребыванием людей спасатели проведут конкурсы и викторины, а также будут обучать правильному поведению малышей и взрослых.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС

Советы врача

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

Гомо компьютерус
и его руки

При длительной работе за компьютером могут беспокоить боль в запястье и дрожание рук. Так проявляется синдром запястья – разновидность туннельного синдрома. Если положение руки неправильное и она постоянно напряжена, сдавливается средний нерв, со временем возникают боль (чаще по ночам), онемение, потеря чувствительности большого пальца. Не хотелось бы? Тогда обратите внимание на наши рекомендации.

Следите за положением кистей. Руки в локтевом суставе должны быть согнуты под прямым углом, а кисти – упираться в стол. Ни в коем случае нельзя допускать, чтобы они находились в подвешенном положении. Очень часто боль в запястье правой руки возникает именно из-за того, что человек свешивает локоть со стола: при этом значительно увеличивается нагрузка на суставы.

Также важно правильно подобрать компьютерную мышь. При работе с ней сильно напрягаются мышцы плечевого пояса, локтевой и запястный суставы. Если мышка неудобная, появляется боль в запястье. Колесико должно вращаться легко, от малейшего движения пальцем. Мышь выбирайте среднего размера, а не большую или маленькую.

Огромное значение имеет клавиатура. Клавиши должны нажиматься легко. Чтобы предотвратить боль в руке, лучше всего использовать специальную резиновую подставку для кистей.

Каждые полчаса-час необходимо делать короткие перерывы в работе. В это время можно выполнить упражнения, которые помогут снять напряжение в руках.

Людмила НОВИК,
валеолог

УЗ «23-я городская поликлиника»

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Ткань, которую изготавливают на острове Ява. 5. Плоская часть поверхности геометрического тела. 9. Бег по инициативе Барбоса – в фильме. 12. Какой инструмент считается королевой оркестра? 13. Гадость, сделанная другому. 14. Испытание пера новичком. 15. Свинья, которую не забивают, а разбивают. 16. Влаголюбивое бобовое растение со сладким корнем, солодка. 17. Действующее лицо оперы С. Прокофьева «Обручение в монастыре». 18. Небольшая отдельная комната на судне. 21. Косметика для башмаков. 24. Саперный инвентарь солдата. 27. Наземное сооружение для движения транспорта. 28. Единорог на морских просторах. 29. Шарнирное звено для соединения двух частей механизма. 31. Рисовая или пальмовая водка. 34. Воин, бившийся со Смертью. 38. Белорусский, российский и французский художник. 41. Соломенная шляпа с прямыми узкими полями. 42. Плодовое дерево (аллигаторова груша). 43. Отрицательный полюс батарейки. 44. Небольшой кусок железа, железная пластинка. 45. Так греки называли Грузию. 46. Была зеленой, маленькой, потом я стала аленькой. 47. Высшая цель деятельности, стремлений. 48. Прихожанин греческой католической церкви.

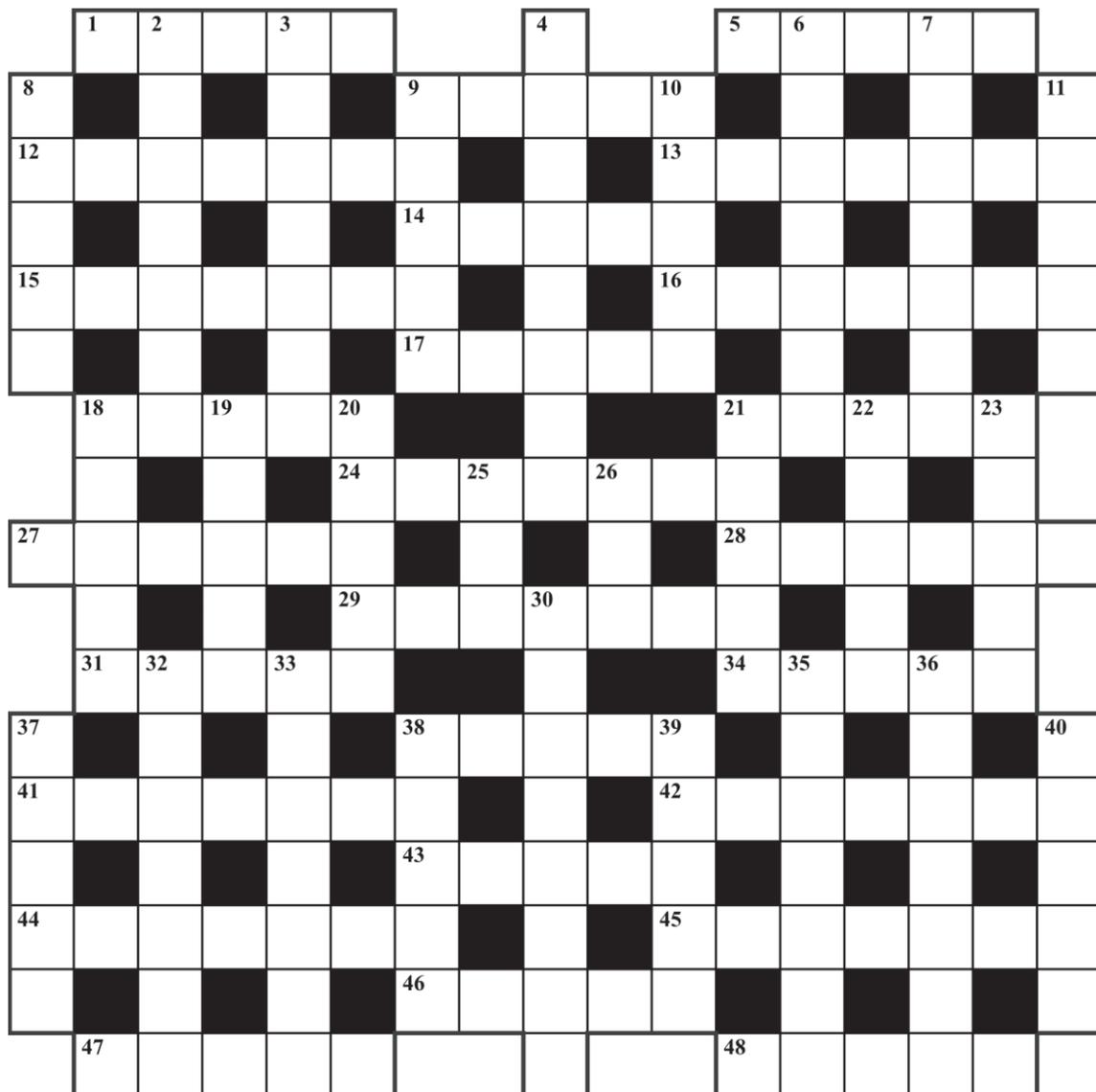
ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Римский полководец, сподвижник Августа. 3. Герой Юрия Яковлева, который стал жертвой иронии судьбы. 4. Самка одного из крупнейших представителей отряда воробьинообразных. 6. Персонаж романа Вальтера Скотта «Айвенго». 7. Персонаж греческой мифологии, влюбившийся в свое отражение в воде. 8. Болотная трава на ужин Крошке Еноту. 9. Ископаемая природная смола. 10. К чему был прикован Прометей? (миф.). 11. Высокое тропическое растение со сладкими плодами. 18. «... сын к отцу пришел» (В. Маяковский). 19. Вяленая на солнце рыба – на Дальнем Востоке. 20. Провинция Испании. 21. Болгарская целительница, предсказательница. 22. Группа с песней «Плакала береза». 23. Дракон среди ящериц. 25. Высший дворянский титул – в Англии и Франции. 26. Медный великан, подаренный Зевсом Миносу для охраны Крита. 30. Город, где родился Чехов. 32. Сорт крупной сладкой сливы. 33. Простонародное название тюрьмы. 35. Марка немецкого автобуса. 36. Это растение голыми руками не возьмешь. 37. Желтый плод из Бразилии. 38. Пресноводная рыба семейства карповых. 39. Млекопитающее семейства куньих. 40. Священная книга мусульман.

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Батик. 5. Грань. 9. Кросс. 12. Скрипка. 13. Каварза. 14. Неоптан. 15. Крапива. 16. Акажу. 17. Купюра. 18. Купюра. 19. Купюра. 20. Купюра. 21. Купюра. 22. Купюра. 23. Купюра. 24. Купюра. 25. Купюра. 26. Купюра. 27. Купюра. 28. Купюра. 29. Купюра. 30. Купюра. 31. Купюра. 32. Купюра. 33. Купюра. 34. Купюра. 35. Купюра. 36. Купюра. 37. Купюра. 38. Купюра. 39. Купюра. 40. Купюра.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Агриппа. 3. Империус. 4. Империус. 5. Грань. 6. Минус. 7. Минус. 8. Минус. 9. Минус. 10. Минус. 11. Минус. 12. Минус. 13. Минус. 14. Минус. 15. Минус. 16. Минус. 17. Минус. 18. Минус. 19. Минус. 20. Минус. 21. Минус. 22. Минус. 23. Минус. 24. Минус. 25. Минус. 26. Минус. 27. Минус. 28. Минус. 29. Минус. 30. Минус. 31. Минус. 32. Минус. 33. Минус. 34. Минус. 35. Минус. 36. Минус. 37. Минус. 38. Минус. 39. Минус. 40. Минус.

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск



Конкурс

Верный друг



Номинация «Служим-дружим»

Проводник Брестского отряда военизированной охраны на станции Брест-Восточный Владимир Заболотнев и служебная собака по кличке Чак.

Чак – молодая немецкая овчарка. В мае псу исполнится 3 года. Несмотря на столь юный возраст, он очень напоминает огромного волка.

Задача Чака – поиск людей, оказавшихся на объектах дороги без разрешения или по злому умыслу. И с этим пес прекрасно справляется – на его счету уже двое задержанных. «Чак – серьезный охранник, – пишет Владимир Заболотнев. – И очень любит играть. Но окружающим я бы не советовал этого делать. Все-таки служебная собака».

Также проводник предупреждает: не гуляйте в охраняемых зонах станции Брест-Восточный – здесь Чак служит!

Чтобы стать участником номинации «Домашний любимец» или «Служим-дружим», следуйте нескольким несложным правилам:

1. Выберите интересную фотографию, где изображен ваш питомец, а лучше – вместе с вами или в окружении семьи, близких людей, сослуживцев или коллег.
2. Напишите номинацию, в которой хотите принять участие, назовите кличку собаки и расскажите о ее лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях.
3. Представьте сами, указав место работы, должность и контактный 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.

Питомцев-победителей ждут хорошие, а главное, нужные призы, которые однозначно порадуют и их хозяев.

Отвечаем на вопросы читателей

Хочу представить на конкурс любимую фотографию, но она есть только в распечатанном виде. Вернется ли фото обратно, если я вышлю его почтой?

Конечно, вернется. Сделайте, пожалуйста, на оборотной стороне снимка пометку карандашом «выслать обратно» и укажите точный почтовый адрес.

Народные традиции

Масленица идет, блины да мед несет

Один из самых веселых и долгожданных праздников – Масленица. Ее празднование длится семь дней. В нынешнем году – с 12 по 18 февраля. В это время люди веселятся, ходят в гости, устраивают гулянья и, конечно же, кушают блины.

Масленица – восточнославянский праздник, сохранившийся еще с языческих времен. Традиционно отмечается перед Великим постом. Это – своеобразная граница зимы и весны, а также мясоеда и Великого поста, аналог карнавала в западноевропейских странах. В календаре Русской православной церкви этот период называется Сырной седмицей.

Дата Масленицы меняется каждый год в зависимости от празднования Пасхи. Главные традиционные атрибуты народного праздника – чучело Масленицы, забавы, катание на санях, гулянья, блины и лепешки, а у белорусов и украинцев также вареники, сырники и колодка.

Наши предки почитали Солнце как бога. И с наступлением первых весенних деньков радовались, что оно начинает прогревать землю. Появилась традиция печь круглые, по форме напоминающие солнце, лепешки. Считалось, что, съев такое кушанье, человек получит ча-

стичку солнечного света и тепла. Со временем лепешки заменили блинами.

Существует множество рекомендаций и правил, которых нужно придерживаться во время Масленицы. В частности, в Блинную неделю нельзя употреблять мясную пищу. Разрешено кушать рыбу и молочные продукты. В качестве основного блюда на столе должны быть блины. Кроме того, есть надо часто и много, приглашать гостей, не скупиться на угощения, самим ходить в гости.

Каждый день Масленицы имел свое название, за каждым закреплены определенные действия, правила поведения: понедельник – встреча, вторник – заигрыши, среда – лакомка, четверг – разгул, пятница – тещины вечерки, суббота – золовкины посиделки, воскресенье – прощенный день.

Первые три дня праздника шла активная подготовка к торжеству: привозили дрова



Борис Кустодиев. «Зима. Масленичное катание».

для костра, украшали избы, строили горы. С четверга по воскресенье проходило главное празднование. В дом заходили, чтобы угоститься блинами и выпить горячего чая.

В некоторых селениях молодежь ходила по домам с бубнами, рожками, балалайками, распевая колядки. Горожане участвовали в праздничных гуляньях: одевались в лучшие наряды, шли на театральные представления, посещали балаганы, чтобы посмотреть на скоморохов и потехи с медведем. Среди развлечений – катание детей и молодежи с ледяных горок, которые старались украсить

фонариками и флажками, взятие ледяной крепости. Парни строили снежный городок с воротами, туда сажали стражу, а потом шли в атаку. Осажденные оборонялись снежками, метлами и нагайками. Кроме того, парни и молодые мужчины демонстрировали свою прыть в кулачном бою.

К теме Масленицы обращались многие живописцы: Константин Маковский, Петр Грузинский, Василий Суриков и другие. Особенно любил этот праздник Борис Кустодиев.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

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

Индекс 64121

Подписано в печать 14.02.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 342 экз. Заказ 478.
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X



9 771993 260009