

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

22 февраля 2018 г., четверг, № 8 (6015)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Достойный старт

В первый месяц текущего года Белорусская железная дорога перевезла более 12 миллионов тонн грузов и 5 миллионов пассажиров, сообщает пресс-центр БЖД.

В январе магистралью перевезено 12 миллионов 143 тысячи тонн грузов, что составило 127,5% к аналогичному периоду 2017-го. Перевозка грузов на экспорт достигла 4,5 миллиона тонн, что на 30% больше, чем в январе прошлого года. Объем транзитных перевозок возрос до 3 миллионов 760 тысяч тонн (111,6%).

Кроме того, БЖД обеспечила погрузку порядка 7 миллионов тонн грузов, а это 133% к январю 2017 года. Грузооборот составил 4 миллиарда 178 миллионов тарифных тонно-километров, или плюс 30%.

Во всех видах сообщений в январе перевезено 5 миллионов 396 тысяч пассажиров, что на 2,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В международном сообщении – более 230 тысяч пассажиров (101,3%). Объем транзитных перевозок пассажиров увеличился на 1,1% и составил около 37 тысяч человек.



23 февраля –

День защитников Отечества и Вооруженных Сил Республики Беларусь

Завтра наша страна также будет отмечать 100-летие Вооруженных Сил Беларуси.

Материалы, посвященные этой теме, – на стр. 10–11

Прямая линия



24 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

Подписка. II квартал 2018 года

2018-й – год СОБАКИ

Будем верными друг другу!

Газета основана в 1953 году. Издатель – учреждение "Редакция газеты "Транспортный вестник"

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Прямая линия

Все – на осенний

Скоро на взлет!

Несмотря на то что земля еще покрыта снегом, на территории Брестского аэропорта полным ходом идет ремонт. Основная работа по реконструкции взлетно-посадочной полосы началась еще в июле прошлого года.

– Размеры взлетно-посадочной полосы в Брестском аэропорту составляют 2620 м в длину и 42 м в ширину, – рассказывает заместитель начальника аэропорта Александр Докучиц. – Работники дорожно-строительного треста № 4 г. Бреста, который выступает в роли генподрядчика, сняли 12-сантиметровое асфальтобетонное покрытие, уже отслужившее свое, и теперь в три слоя укладывают новое. Общая его толщина составит 26 сантиметров. На данный момент покрыли одним слоем нового асфальтобетона 1150 м полосы, а часть, 520 м, уже находится под двухслойным покрытием. На остальной длине работы начнутся 1 марта. Для этого полосу временно закроют. Сейчас в аэропорту могут взлетать и приземляться только вертолеты третьего класса и ниже.

Окончание на стр. 2

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!

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – индекс 641212
Стоимость подписки на 3 месяца – 44,55 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 64121
Стоимость подписки на 3 месяца – 23,31 руб.

Для предприятий и организаций – индекс 632412
Стоимость подписки на 3 месяца – 40,35 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 63241
Стоимость подписки на 3 месяца – 19,95 руб.

Реконструкция

Скоро на взлет!



Окончание. Начало на стр. 1

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»

– После реконструкции полоса станет в два раза прочнее и сможет принимать и отправлять в воздух крупные Boeing и Airbus, на прием которых ранее действовали существенные ограничения, – продолжает Александр ДОКУЧИЦ.

Сроком окончания работ установили 20 мая, так как 29-го с обновленной полосы уже должен отправиться первый самолет на Анталию. За ним чередой последуют остальные. В Бургас в этом году будет выполнено 18 рейсов на Boeing 733 и Boeing 735, первый из которых запланирован на 6 июня, последний – на 8 сентября. В Тиват планируется 9 вылетов – с 11 июня по 3 сентября. В направлении Анталии Boeing 738 полетит 12 раз, последний рейс – 21 сентября.

Параллельно с реконструкцией взлетно-посадочной полосы дорожники ДСТ-4

меняют ограждение аэродрома и строят внутреннюю объездную дорогу на весь периметр территории. На данный момент уже установили ограждение из сетчатых 3D-панелей на 1960 м. Для строительства объездной дороги устроено земляное полотно на 4,5 км и уложен подстилающий слой из песка на 800 м. До завершения этих работ еще есть время: дорога должна быть готова к концу августа.

Впрочем, это еще не все. В аэропорту ремонтируют также фасад здания технических служб. На сегодня работники завершили очистку его поверхности, демонтаж керамической облицовочной плитки, залили бетонную стяжку на 25% от общей площади и уже меняют окна.

Такое масштабное обновление аэропорта Брест обошлось «Белаэронавигации» в крупную сумму. На одну только реконструкцию взлетно-посадочной полосы направили 12 млн рублей.

Партнерство

В тесном сотрудничестве

Делегация Белорусской железной дороги во главе с ее начальником Владимиром Морозовым приняла участие в переговорах с руководством Группы АО «Польские государственные железные дороги», сообщает пресс-центр БЖД.

На встрече присутствовали руководители обществ группы: АО «ПКП Польские железнодорожные линии» – компания, управляющая железнодорожной инфраструктурой в Республике Польша, АО «ПКП Карго» – компания грузового перевозчика, АО «ПКП Интерсити», ООО «ПКП ЛХС» – ширококолейная металлургическая линия – владелец инфраструктуры и перевозчик по колее 1520.

Стороны рассмотрели итоги работы по организации железнодорожных перевозок грузов и пассажиров в сообщении Беларусь – Польша в 2017 году и перспективы их развития в 2018-м, планы совместных действий в период проведения работ по модернизации железнодорожной инфраструктуры в Республике Польша в 2018–2020 годах. Были подняты в том числе вопросы актуализации действующего Соглашения между Белорусской железной дорогой и АО «Польские государственные железные дороги» о взаимодействии при организации международных железнодорожных перевозок и соглашений с обществами Группы АО «Польские государственные железные дороги».

В рамках переговоров отмечена важность развития международных железнодорожных перевозок пассажиров и грузов в сообщении Беларусь – Польша, организации перевозок грузов ускоренными контейнерными поездами в направлении Китай – Западная Европа – Китай, обеспечения беспрепятственного пропуска поездов через белорусско-польские погранпереходы.

В прошлом году в сообщении Восток – Запад – Восток перевезено 12,5 млн тонн, или 133% к 2016-му, в том числе с участием ПКП «Карго».

Проследовало 3116 контейнерных поездов, или 158,7%. В их составе перевезено 306,5 тысячи контейнеров в ДФЭ, или 161% к уровню 2016 года. Непосредственно в сообщении Китай – Западная Европа – Китай ускоренными контейнерными поездами перевезено 245,4 тысячи контейнеров в ДФЭ, или 174,1%.

Учитывая планируемый рост контейнерных перевозок в направлении Восток – Запад – Восток и с целью развития инфраструктуры и увеличения перерабатывающей способности станций на белорусско-польских погранпереходах, БЖД реализует ряд проектов, среди которых – инвестиционный проект по модернизации станции Брест-Северный. Это позволит повысить среднесуточную способность станции по переработке контейнеров, сократить время на их обработку и ускорить пропуск. Завершить все работы планируется в 2018–2019 годах. Объем инвестиций составит порядка 8 миллионов долларов США.

Кроме того, развивается инфраструктура станций Брузги (пограничный переход «Брузги – Кузница Белостоцкая») и Свислочь (пограничный переход «Свислочь – Семянувка»). Данная работа направлена на повышение перерабатывающей способности грузовых терминалов для обработки и пропуска возрастающих грузопотоков в направлении Запад – Восток, Восток – Запад. Планируемый объем инвестиций составит около 10 миллионов долларов США.

Белорусская железная дорога работает на перспективу, обеспечивает существующие грузопотоки и имеет потенциал для увеличения объемов передачи грузов через белорусско-польские погранпереходы. В настоящее время прорабатываются вопросы, связанные с возобновлением железнодорожного сообщения по колее 1435 мм через пограничный переход «Высоко-Литовск – Черемха».

На встрече стороны высказали заинтересованность в дальнейшем развитии международного железнодорожного пассажирского сообщения, договорились продолжить развитие пересадочного пассажирского сообщения Варшава – Брест – Минск, а также по другим направлениям между Беларусью и Польшей. С начала организации этого сообщения, с 10 декабря 2017 года, перевезено более 16 тысяч пассажиров.

Водный транспорт

Акцент – на взаимодействии

В управлении республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство» подвели итоги финансово-хозяйственной деятельности за 2017 год и озвучили задачи на 2018-й. Совещание прошло с участием начальников речных портов.

Открывая его, начальник пароходства Геннадий Цендер довел до сведения присутствовавших информацию о выполнении основных показателей социально-экономического развития предприятия за 2017 год. Было отмечено, что в минувшем году выросли объемные показатели работы: рост грузооборота по отношению к 2016 году составил 166%, объем перевозок грузов – 127,9%. Что касается последнего показателя, то наибольший удельный вес в общем объеме приходится на речные порты Гомель (28,3%), Бобруйск (16,6%) и Пинск (15,7%).

Темп роста выручки от реализации продукции (работ, услуг) в целом по пароходству за прошедший год по отношению к предыдущему составил 119,2%, в том числе в результате освоения новых видов услуг производственными участками, созданными на базе присоединенных к пароходству Речицкого и Гомельского судостроительно-судоремонтных заводов (темп роста за 2017 год – 137,3%).

За 2017 год все речные порты пароходства сработали с положительным финансовым результатом. Пароходством обеспечено выполнение таких показателей прогноза социально-экономического развития, как экспорт услуг, грузооборот, пассажирооборот, энергосбережение, норматив удельного веса

просроченной внешней дебиторской задолженности, инвестиции в основной капитал.

В ходе совещания были обозначены главные задачи пароходства на текущий год. Это, в частности, своевременное и качественное проведение межнавигационного ремонта флота, перегрузочной механизации, наращивание показателей транспортной работы, выполнение доведенных Министерством транспорта и коммуникаций показателей социально-экономического развития на 2018 год. В их числе также повышение конкурентоспособности оказываемых услуг и эффективности деятельности предприятия путем экономного использования всех видов ресурсов.

Геннадий Цендер проинформировал о том, что в январе пароходством достигнут максимальный объем реализации песка строительного по сравнению с январскими значениями последних пяти лет. Выручка от реализации продукции (работ, услуг) в первом месяце года в 2,4 раза превысила выручку января 2016-го.

На совещании начальники речных портов доложили о наиболее актуальных проблемах и обсудили с коллегами пути их решения. Было отмечено, что отдельные объекты, запланированные на 2018 год, потребуют взаимодействия речных портов.

О проведении очередного общего собрания акционеров

ОАО Ордена «Знак Почета» «Автокомбинат № 4»

26 марта в 15.00 по адресу: г. Минск, ул. Социалистическая, 26.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2017 год и задачах на 2018 год.
2. Отчет наблюдательного совета Общества за 2017 год.
3. Утверждение годового баланса и отчета о прибылях и убытках Общества.
4. О распределении прибыли, остающейся в распоряжении Общества, за 2017 год и утверждении направлений использования чистой прибыли, остающейся в распоряжении Общества, на 2018 год, выплате дивидендов и периодичности их выплаты.
5. Избрание членов наблюдательного совета.
6. Избрание членов ревизионной комиссии.
7. Определение размера материального вознаграждения членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии Общества.
8. Об актуализации и утверждении Списка аффилированных лиц Общества.

С материалами собрания акционеры могут ознакомиться в рабочие дни с 19 по 23 марта с 9.00 до 15.00 по месту расположения ОАО Ордена «Знак Почета» «Автокомбинат № 4»: г. Минск, ул. Социалистическая, 26.

Список акционеров для участия в собрании будет составлен по состоянию на 19 марта 2018 года.

Регистрация участников – с 14.00 до 14.50 в день и по месту проведения собрания. Для регистрации участникам при себе иметь следующие документы:

- акционеру общества – паспорт;
- представителю акционера – паспорт и доверенность.

Восемнадцатый? Свободен!

Грузовые транспортные средства экологического класса Евро-6 освобождены в текущем году от уплаты утилизационного сбора при ввозе в Беларусь и помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. К данной категории транспортных средств относятся седельные тягачи 2018 года выпуска с полной массой свыше 12 т, но не более 20 т, а также грузовой моторный транспорт 2018 года выпуска с полной массой более 20 т, но не более 50 т. Соответствующий Указ № 67 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов» подписал глава государства.

КАПИТАЛА – МАЛО

В течение четырех минувших лет белорусские международные автоперевозчики постепенно утрачивали свои позиции по подвижному составу перед коллегами из соседних стран. По статистике прошлого года, в Польше количество автотранспортных средств международных перевозок грузов в 17 раз больше, чем в Беларуси, в Литве, России, Украине – в три раза. При средней потребности ежегодного обновления до 2000 седельных тягачей, что обеспечивало бы стабильное развитие и повышение эффективности национальных компаний на рынке международных транспортных услуг доставки товаров, ввозилось около 1000 автомобилей. Удельный вес новых транспортных средств со сроком эксплуатации до трех лет снизился с 42% в 2013 году до 13% в 2016-м. Количество седельных тягачей экологического класса Евро-6, которые обеспечили бы конкурентоспособность на ближайшие годы, едва достигает 2% в общей численности, тогда как в Польше этот показатель – на уровне 14%, в Литве – 19%.

Такая ситуация «аукается» потерей конкурентоспособности, постепенным вытеснением с рынка, снижением валютной выручки от экспорта услуг автомобильного транспорта и налоговых перечислений в бюджет.

Поэтому еще в 2016-м белорусские транспортные компании – участники рынка международных автоперевозок грузов через Ассоциацию «БАМАП» инициировали рассмотрение предложений по созданию на двухлетний период специальных условий по ввозу новых транспортных средств экологического стандарта Евро-6, мотивируя это тем, что страна получит дополнительные объемы валютных средств от экспорта услуг для обеспечения стабильной работы экономики и социального развития.

По поручению Совета Министров Минтранс подготовил проект соответствующего указа, направив его на согласование в министерства по налогам и сборам, промышленности, финансов, экономики, Государственный таможенный комитет. Документом предлагалось для новых (с момента выпуска которых прошло не более одного года) седельных тягачей и грузовых автомобилей экологического класса Евро-6, ввозимых резидентами Республики Беларусь на территорию страны, установить:

– освобождение от обложения налогом на добавленную стоимость;

– уплату утилизационного сбора исходя из установленного размера с применением коэффициента 0,3.

В обосновании пояснялось, что на фоне недостаточности собственного оборотного капитала, снижения доходности, низкой

рентабельности, дороговизны заемных ресурсов, введения дополнительных сборов с автотранспортных средств (утилизационный сбор, госпошлина за выдачу разрешения на допуск к дорожному движению) остро встал вопрос обновления подвижного состава международных автомобильных перевозок грузов. Необходимость единовременной уплаты НДС и утилизационного сбора при приобретении грузового транспортного средства требует наличия в обороте у субъекта хозяйствования до 28% свободных денежных средств от стоимости автомобиля, что серьезно сдерживает процесс обновления.

Кроме того, отмечалось, что приобретение транспортных средств Евро-6 позволит увеличить количество многосторонних разрешений ЕКМТ не менее чем на 100 штук в год, тем самым снизить зависимость от двусторонних «двозов» по наиболее востребованным направлениям доставки товаров.

Позиция транспортных компаний была поддержана на государственном уровне. Документ подписан.

ЭКОНОМИКА НАДВОЕ СКАЗАЛА

Освобождение от уплаты утилизационного сбора при ввозе в Беларусь и помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления грузовых автомашин Евро-6, бесспорно, послужит стимулом обновления парка, которое ежегодно должно составлять не менее 10% от имеющейся численности. В последующем это положительно скажется на поступлениях в бюджет в виде отчислений от налогов и сборов, будет способствовать созданию дополнительных рабочих мест, сохранению лидирующих позиций на рынке услуг международных автомобильных перевозок грузов и увеличению поступления валютной выручки от экспорта услуг.

Однако будем объективны в оценке экономики эксплуатации автомашин Евро-6.

Предполагается, что использование при международных перевозках грузов автомашин Евро-6 позволит снизить в себестоимости статью расходов транспортных компаний на оплату проезда по платным дорогам западноевропейских государств до 10%. В странах, где установлена зависимость раз-

мера платы от экологического класса автомобиля, например в Австрии, несомненно, один километр для Евро-6 обойдется дешевле. При этом в Польше, Италии, Франции, странах Бенилюкса разница в дорожных сборах будет почти незаметна. По оценке экспертов, в среднем месячная экономия на один тягач Евро-6 по дорожным сборам составит порядка 50–75 евро.

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

По заверениям автопроизводителей, расход топлива на Евро-6 в сравнении с Евро-5 до 10% ниже. Но опыт эксплуатации в тех белорусских транспортных компаниях, которые приобрели Евро-6 в прошлом году, показывает вполне сопоставимые величины потребления топлива – средний показатель составляет примерно 30 литров на сотню километров, а лучшие экологические характеристики у автомобилей

Евро-6 достигаются за счет увеличенного расхода реагента AdBlue.

Здесь стоит обратить внимание, что седельные тягачи Евро-6 более требовательны к качеству топлива и автопроизводители не рекомендуют заправку дизелем с высоким содержанием серы. На европейских автозаправках проблем с этим нет, а в российской глубинке...

Многие отечественные перевозчики скептически оценивают возмож-

ные ощутимые преимущества по выделению разрешений ЕКМТ, распределение которых на текущий год, кстати, уже завершено и до 2019-го не предполагается. Таким образом, наличие автомобилей Евро-6 не сразу обеспечит сколько-либо серьезные преимущества допуска на рынок.

Упомянем, что автотехника Евро-6 сложнее в техническом обслуживании и на ремонтную зону в своем автопарке особо рассчитывать не приходится – потребуется авторизованный сервисный центр.

Если суммировать, то на сегодняшний день большегрузные автомобили Евро-6 предполагают в большей степени не экономии для скорейшего оправдания инвестиций в обновление подвижного состава, а экологию. Посему допустимо предположить: седельные тягачи и грузовики Евро-5 с экономической точки зрения по-прежнему станут привлекательны для отечественных перевозчиков. Опять же, по оценке экспертов, предоставленные преференции при приобретении машин Евро-6 будут ощутимы, только если их действие будет иметь силу не до конца текущего года, а как минимум в течение двух-трех лет.

Автопарк белорусского сектора международных автоперевозок составляет порядка 15 600 единиц техники, которая доставляет грузы почти в 50 стран мира. Однако уровень доходности и рентабельности не позволяет отечественным транспортным компаниям, работающим в сфере международных автоперевозок грузов, в достаточной степени сформировать собственный оборотный капитал и реализовать потребность в обновлении парка подвижного состава.

Алесь МАРКОВ

Уважаемые акционеры ОАО «Автомобильный парк № 3 г. Могилева»!

28 марта в 16.00
состоится очередное
общее собрание акционеров.

Оно пройдет по адресу:
г. Могилев, пер. Березовский, 5,
административное здание,
актовый зал, второй этаж.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Об итогах финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Автомобильный парк № 3 г. Могилева» за 2017 год и основные направления развития на 2018 год.

Отчет о работе наблюдательного совета Общества за 2017 год.

О результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2017 год. Утверждение годового отчета и баланса Общества.

Утверждение распределения прибыли, остающейся в распоряжении предприятия (покрытии убытков), и выплате дивидендов за 2017 год.

Утверждение направлений использования чистой прибыли на 2018 год.

Периодичность выплаты дивидендов в 2018 году.

Об избрании членов ревизионной комиссии и наблюдательного совета Общества.

Утверждение размера вознаграждения членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии. С материалами, подготовленными к собранию, можно ознакомиться с 15 марта с 8.00 до 17.00 либо 28 марта по месту его проведения: г. Могилев, пер. Березовский, 5. Регистрация участников – с 14.00 до 15.45 по месту проведения собрания.

Список акционеров для участия в собрании будет составлен по состоянию реестра на 20 марта 2018 года.

Для регистрации при себе иметь следующие документы: акционеру общества – паспорт, представителю акционера – паспорт и доверенность.

УНП700183721

Уважаемые акционеры ОАО «ГомельАТЭП»!

20 марта в 15 часов состоится
очередное общее
собрание акционеров.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Итоги финансово-хозяйственной деятельности ОАО «ГомельАТЭП» за 2017 год.

Отчет наблюдательного совета и ревизионной комиссии о работе в 2017 году.

Утверждение бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках за 2017 год. Выплата дивидендов за 2017 год.

Утверждение направлений использования чистой прибыли в 2018 году.

Избрание членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии.

Утверждение условий материального вознаграждения членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии.

Собрание состоится по месту
нахождения общества по адресу:
г. Гомель, ул. Борисенко, 3,
4-й этаж, актовый зал.

Регистрация участников – с 14.00
до 14.45 в день его проведения.

Дата формирования реестра владельцев ценных бумаг и явочных листов к собранию акционеров общества – 12 марта 2018 года.

Ознакомиться с материалами собрания можно в рабочие дни с 12 марта по месту нахождения общества.

Телефон для справок: (0232) 46-41-90
УНП 400063565



Инициатива плюс подход. Рациональный

По итогам прошлого года экспорт услуг автомобильного транспорта организаций вырос на 22,3%. В копилке достигнутого результата – открытие новых маршрутов международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в направлении России, Украины, Литвы, Латвии. Это в целом по стране. А что в частности?

Речицкий филиал «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» открыл новый маршрут Речица – Санкт-Петербург. Основанием послужило то, что начавшие действовать три года назад международные маршруты Речица – Москва и Речица – Киев приносят прибыль.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Несмотря на снижение пассажиропотока на пригородных и междугородных перевозках, по результатам работы в прошлом году речицкий филиал «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» получил более 8 миллионов доходов, что на 5,8 процента выше уровня 2016-го. Коллектив продолжает работу по увеличению доходов и снижению затрат.

– Ставку делаем на улучшение качества оказываемых услуг и расширение рынка, постоянно совершенствуем действующую маршрутную сеть, более рационально используем подвижной состав, – рассказывает директор филиала «Автобусный парк № 3» Елена МЕТЕЛЬСКАЯ. – Регулярно выезжают на линию и ведут мониторинг пассажиропотока наши инженерно-



технические работники. Будущее мы видим за международными перевозками, поэтому активно работаем над созданием новых маршрутов. Ведь это и экспорт транспортных услуг, и репутация города. Пользуются спросом у пассажиров и уже приносят прибыль открытые три года назад международные маршруты Речица – Москва и Речица – Киев, а также новый маршрут Речица – Санкт-Петербург. Волей-неволей нам приходится конкурировать с частными перевозчиками, осуществляющими регулярные перевозки под видом нерегулярных. Поэтому постоянно проводим акции, которыми предусматривается улучшение культуры и качества обслуживания пассажиров, снижение стоимости проезда, например, на маршруте Речица – Москва. Изучаем пасса-

жиропоток и с учетом спроса в разные дни недели производим замену подвижного состава. На международные маршруты выпускаем либо современный комфортабельный микроавтобус «Неман» на 24 места, либо автобус МАЗ-251 большой вместимости с мягкими откидными сиденьями, кондиционером, DVD, холодильником и

Wi-Fi. Каждое лето наш автобусный парк занимается организацией туристических маршрутов, доставляет жителей Речицкого района на черноморское побережье Украины, а также перевозит детей на оздоровление.

Коллектив парка ведет постоянный поиск новых видов деятельности, развивает международные перевозки пассажиров и грузов. И все-таки основное для предприятия – перевозка пассажиров на территории Речицы и района. Подвижной состав филиала (87 автобусов и 29 грузовых автомобилей) обслуживает 11 городских маршрутов, 51 пригородный, 11 междугородных и два международных. Общая протяженность сети составляет 5022,1 км, в том числе на городских маршрутах – 145,2 км, пригородных – 2189,9 км,

междугородных – 1681 км, международных – 1006,0 км. В прошлом году приобрели два новых автобуса – «Неман» и МАЗ-203.

Структурное подразделение парка – производственный участок «Лоев», сохранивший свои городские и пригородные перевозки, междугородный маршрут Лоев – Минск, перевозки детей на оздоровление. Также организован маршрут в Речицу Лоев – «Евроопт». Кроме того, автобусный парк № 3 подвозит в речицкий «Евроопт» жителей ряда населенных пунктов: городского поселка Заречье, деревень Лиски, Крынки, Солтаново. Для пассажиров-покупателей эти поездки бесплатные, все расходы берет на себя магазин.

Парк обеспечивает потребности субъектов хозяйствования и населения в грузовых перевозках. В 2017 году грузовыми автомобилями предприятия перевезено 201,2 тысячи тонн грузов. Грузооборот составил 10 643,5 тысячи тонно-километров, в том числе самосвальным парком обеспечен грузооборот в размере 4545,9 тысячи тонно-километров, седельными тягачами, занятыми на международных перевозках, – 5143,2 тысячи тонно-километров. Прибыль получена и от грузовых международных перевозок, которые осуществляются в Россию, Казахстан, Азербайджан и Армению автомобилями MAN и МАЗ-544008. Для грузовых перевозок во внутривосударственном сообщении имеются автомобили-самосвалы МАЗ-5516 (20 и 36 тонн), фургоны ГАЗ-3309, погрузчик «Амкодор».

Сегодня филиалу «Автобусный парк № 3» приходится конкури-

ровать с другими транспортными организациями Речицы в вопросе обеспечения водителями. Свою лепту в кадровую проблему района вносит Речицкое управление технологического транспорта ПО «Белоруснефть». В последнее время активизировалась работа «Белоруснефти» в Сибири, что повлекло отток водительских кадров. И если в прежние годы автобусный парк № 3 не испытывал большой потребности в водителях-профессионалах – их здесь было достаточно, а чтобы устроиться на предприятие, им приходилось проходить своеобразный кастинг, то в прошлом году некоторые водители предпочли поменять место работы на РУТТ ПО «Белоруснефть».

Тем не менее коллектив стремится работать стабильно. Несомненная заслуга руководства заключается в том, что сегодня филиал численностью 355 человек – одно из немногих предприятий «Гомельоблавтотранса» и Речицкого района, работающее без банковских кредитов. Средняя заработная плата здесь по нынешним временам неплохая: в декабре прошлого года она составила 768 рублей и выплачивается в определенные коллективным договором сроки.

С целью получения дополнительных доходов филиал «Автобусный парк № 3» активно занимается развитием прочих видов деятельности. В их числе – услуги по подготовке водителей механических транспортных средств категорий В и D, предрейсовый технический осмотр транспортных средств, медосвидетельствование водителей, шиномонтажные работы, сдача в аренду помещений, реклама в автобусах, работа диагностической станции и другие. За 2017 год дохо-

ды от прочих видов деятельности составили более 340 тысяч рублей, что на 14,8 процента больше уровня 2016-го.

На территории, в ремонтной зоне, бытовых помещениях автобусного парка царят порядок и чистота. Все оборудовано так, чтобы людям было удобно и комфортно. Невооруженным глазом заметно: развитию социальной сферы, созданию более достойных условий работы уделяется большое внимание.

– При бывшем директоре предприятия Сергее Янковиче произведен ремонт помещений ремонтной мастерской, здания мойки, административного корпуса, благоустроена территория автопарка, – рассказывает Елена Метельская. – Теперь у нас растут красивые туи, появилась беседка для отдыха, новые скамейки, замечательный пруд, альпийские горки. Приведена в порядок комната приема пищи в ремонтных мастерских, оборудована комната отдыха для водителей с мягким уголком, телевизором. Новая микроволновая печь есть теперь и в кондукторской. Устаревшие шкафы для одежды в гардеробах заменили на современные металлические, обновили душевые помещения. В ремонтных мастерских – на окнах стеклопакеты, а все светильники и лампы – ресурсосберегающие, благодаря чему ежемесячно экономим от двух до трех тысяч рублей. Несомненно, развитие социальной сферы положительно сказывается не только на качестве, но и на результатах работы. Люди стараются добросовестно относиться к своим обязанностям, дорожат своим местом, соблюдают порядок и дисциплину.



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.

Лауреаты премии

И почетно, и престижно

Белорусская железная дорога определила лауреатов премии имени машиниста В.А. Яцкевича по итогам работы за 2017 год.

Коллективы сразу трех предприятий Гомельского отделения стали лауреатами премии: Жлобинской дистанции пути, Гомельской дистанции электроснабжения, линейно-производственного участка по обслуживанию устройств СЦБ № 3 Гомельской дистанции сигнализации и связи.



Работниками Жлобинской дистанции пути (на снимке) в прошлом году не допущено нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе, выполняются требования технических нормативных правовых актов по охране труда и безопасному ведению работ.

Показатель «балльная оценка пути» ежегодно снижается на протяжении последних 7 лет. За прошлый год он составил 15 баллов, что соответствует оценке «отлично» и свидетельствует о наличии системного подхода к устранению выявленных от-

ступлений при текущем содержании пути.

В дистанции пути выполнены: работы по замене 28 стрелочных переводов, из которых десять – на железобетонном основании; средний ремонт пути – 7,3 км; ремонт железнодорожных переездов с

устройством резинового настила на станциях Уза, Салтановка, Светлогорск, перегонах Салтановка – Хальч, Уза – Буда-Кошелевская.

Кроме того, заменено 12 комплектов переводных брусьев. Произведена сварка 332 рельсовых стыков машиной ПРСМ. Выполнено переустройство рельсовых цепей на Жлобинском узле при переключении устройств СЦБ на микропроцессорную централизацию, а также работы по понижению пути сортировочной горки станции Жлобин.

На протяжении 16 лет коллектив Жлобинской дистанции пути возглавляет Сергей Климов, который прошел трудовой путь от монтера до руководителя предприятия. За многолетний и добросовестный труд на железнодорожном транспорте Сергей Иванович награжден нагрудными знаками отличия «Выдатнік Беларускай чыгункі», «За добрасумленную працу на Беларускай чыгункі».

В коллективе дистанции – немало замечательных тружеников, настоящих мастеров своего дела. Среди лучших – начальники участка Михаил Воробьев, Юрий Угодин, Олег Тризна, Иван Белоусов, дорожные мастера Алексей Новик, Сергей Лазовский, Юрий Бобрик, Игорь Садовский.

Премия имени машиниста В.А. Яцкевича является одной из наиболее престижных на Белорусской железной дороге. Она присуждается ежегодно по результатам деятельности за предыдущий год с целью улучшения работы по обеспечению безопасности движения и техники безопасности, развития общественного контроля, воспитания железнодорожников на лучших примерах выполнения служебного долга.

Машинист столичного локомотивного депо Владимир Яцкевич погиб, спасая жизнь пассажиров в январе 1967 года. Предупреждая наезд пассажирского поезда № 187 Минск – Таллинн на группу отцепившихся от грузового поезда вагонов на перегоне Пруды – Залесье, он принял все меры для предотвращения столкновения и проявил высокое чувство долга, до конца оставаясь на своем посту.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и самоотверженность при исполнении служебных обязанностей Владимир Александрович посмертно награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Людмила СИРОТКИНА

К сведению

ОАО
«ТРАНСТЭКС»

извещает своих акционеров о проведении годового собрания акционеров

29 марта в 15.00 по адресу:
г. Минск,
ул. Чапаева, 5,
к. 203.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета и бухгалтерского баланса Общества за 2017 год.
2. О распределении чистой прибыли и выплате дивидендов за 2017 год.
3. О планах деятельности Общества и утверждении направлений использования чистой прибыли на 2018 год.
4. Избрание членов наблюдательного совета, ревизионной комиссии.

Регистрация участников собрания – 29 марта с 14.00 до 15.00 по месту его проведения.

Ознакомление с материалами по вопросам повестки дня будет осуществляться по адресу:
г. Минск, ул. Чапаева, 5, к. 203 с 26 по 28 марта 2018 года.

УНП 100211404

Рационализаторство

Подать вагоны на Ребусу...

Когда походному лагерю Александра Македонского угрожала опасность, то по его команде «Ослов и мыслителей – в середину!» вокруг самого ценного в войске – транспорта и интеллектуалов – смыкалось кольцо защитников. Великий полководец знал: потеря того и другого обрекает его на поражение. И теперь, спустя столетия, интеллектуалы – люди творческой мысли – ценятся как лучшие умы предприятий, компаний, отраслей.

Богата своими Кулибиными и Белорусская железная дорога, которая всегда была местом сосредоточения научной мысли, технической практики и изобретательской инициативы.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Рационализаторская и изобретательская деятельность на стальной магистрали поддерживается и поощряется. В № 4 «Транспортного вестника» от 25 января 2018 года мы уже сообщали о подведении ее итогов за минувший год.

Напомним: лучшие результаты рационализаторской деятельности продемонстрировали работники Гомельского отделения Белорусской железной дороги. Они внедрили 157 рацпредложений с экономическим эффектом около 500 тысяч рублей.

А теперь расскажем об этом подробнее. Наибольший экономический эффект по итогам прошлого года принесло рацпредложение, которое внедрили специалисты отдела перевозок отделения дороги и Гомельской дистанции сигнализации и связи. Они разработали технологию подачи вагонов на путь необще-

го пользования станции Ребуса, которая расположена в восьми километрах от Речицы.

Маневровым локомотивом станции Речица обслуживаются пути нескольких крупных предприятий региона. В их числе – акционерное общество «Гомельдрев», пути которого примыкают к станции Ребуса.

Как пояснил заместитель начальника Гомельской дистанции сигнализации и связи Владислав Прокопенко, на этом участке магистрали установлена система диспетчерской централизации «Минск», не предусматривающая управления маневровыми светофорами с пульта поездного диспетчера. Маневровая работа на станции Ребуса производилась только днем. Однако, когда предприятие «Гомельдрев» увеличило производство своей продукции, стал вопрос организации подачи и выгрузки вагонов ночью. Существующая технология не позволяла этого сделать.

Тогда и был разработан проект, по которому на станции Ребуса разработали и смонтировали принципиальные схемы подключения систем телесигнализации и телеуправления. Основная заслуга в этом принадлежит начальнику участка Гомельской дистанции сигнализации и связи Константину Еремчуку. Работники Гомельского центра Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги уязвили программное обеспечение с новым проектом. Это дало значимый эффект. Подача вагонов осуществляется без участия дежурного по станции Ребуса. Необходимые команды поступают с пульта поездного диспетчера Гомельского отделения дороги. Как итог – маневровая работа может производиться в любое время суток. Начальник станции Елена Лопушка отмечает, что плюсы от внедренной данной технологии ощутили как железнодорожники, так и их клиенты.

В числе авторов разработки – начальник отдела перевозок Гомельского отделения дороги Виктор Листопадов, ведущий инженер-технолог отдела Ирина Батракова, старший поездной диспетчер Жанна Богатко (в настоящее время она находится на заслуженном отдыхе), а также заместитель начальника Гомельской дистанции сигнализации и связи Владислав Прокопенко и старший электро-механик этого предприятия Максим Кузьмиченко. Экономический эффект от рационализаторского предложения «Изменение технологии подачи вагонов на путь необщего пользования станции Ребуса» весьма существенный – без малого 220 тысяч рублей.

Успехов в рационализаторской деятельности по итогам минувшего года достигли и многие другие предприятия Гомельского отделения магистрали. Так, наибольшей экономии топливно-энергетических и материальных ресурсов от внедрения рацпредложений достигли: промывочно-пропарочная станция Барбаров, локомотивное депо Гомель, Жлобинское вагонное депо, локомотивное депо Калинковичи, станция Жлобин, Гомельская дистанция пути.

На предприятиях Гомельского отделения Белорусской железной дороги трудится немало людей творческой мысли, которые не только видят в мечтах и фантазиях усовершенствование производственных процессов, но и конкретно воплощают свои задумки в жизнь.

Безопасность: усилить контроль и ответственность

В Транспортной инспекции Минтранса подвели итоги 2017 года и проанализировали происшествия при осуществлении транспортной деятельности с участием транспортных средств организаций, входящих в систему министерства. Отрадно отметить, что в 2017-м, как и 2016 году, ДТП с пострадавшими по вине работников организаций, входящих в Минтранс, не произошло.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

За 2017 год случилось 14 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими с участием транспортных средств организаций, входящих в систему Минтранса. В результате четыре человека погибли и 27 получили телесные повреждения различной степени тяжести.

Максимальное количество ДТП приходится на июнь 2016 года, январь, февраль и май 2017-го. В минувшем году в происшествиях погибли два водителя и два пассажира, получили телесные повреж-

входящим в систему Минтранса, соответственно составил 222 (140 – в 2016-м) и 29 (70).

Относительный показатель тяжести последствий ДТП (количество погибших на 100 пострадавших в ДТП) уменьшился до 13 (50 – в 2016-м). Значения всех относительных показателей снизились по сравнению с предыдущим годом.

Риски общего и смертельного травматизма для участников дорожного движения в 2017 году соответственно составили:

для водителей транспортных средств – 166 и 14 (90 и 40 – в 2016-м);

Из анализа данных следует, что за два года из общего количества ДТП: 58% составляют попутные столкновения (14 ДТП);

25% – столкновения со стоящим транспортным средством (6 ДТП); 9% – столкновения на перекрестке (2);

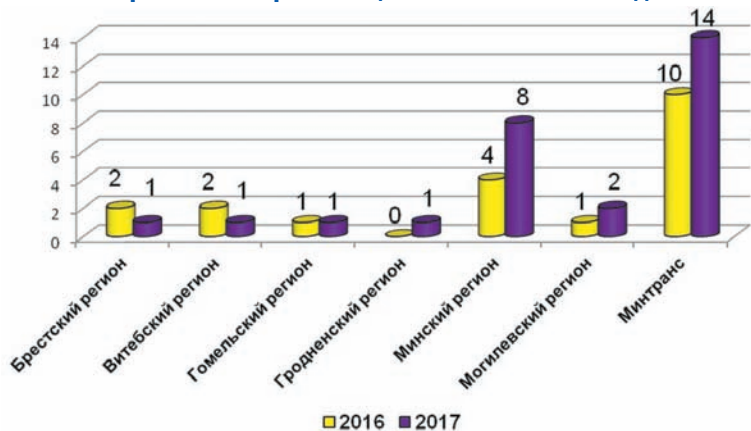
4% – лобовые столкновения (1); 4% – ДТП с наездом на велосипедиста (1).

Наиболее характерными их причинами являются неправильный выбор водителями безопасной дистанции до движущихся впереди транспортных средств, несо-

с шести до восьми. Возросло и количество погибших в таких ДТП – с одного до 11 человек. Вместе с тем число получивших телесные повреждения уменьшилось с шести до четырех.

Анализ материалов расследования ДТП с пострадавшими, случившихся на железнодорожных переездах в течение последних двух лет, показал: основная причина их совершения – личная недисциплинированность водителей транспортных средств и, как следствие, нарушение ими правил проезда железнодорож-

Сравнительный анализ количества ДТП по областным территориальным организациям за 2016 и 2017 годы



Количество ДТП по областным территориальным организациям и Минтрансу за 2016 и 2017 годы

№ п/п	Наименование региона	2016	2017
1.	Брестский регион	2	1
2.	Витебский регион	2	1
3.	Гомельский регион	1	1
4.	Гродненский регион	0	1
5.	Минский регион	4	8
6.	Могилевский регион	1	2
Всего	Минтранс	10	14

Виды ДТП с пострадавшими при участии водителей организаций, входящих в систему Минтранса, за 2016 и 2017 годы

Вид ДТП	2016		2017	
	Количество ДТП	% от общего количества ДТП	Количество ДТП	% от общего количества ДТП
Попутное столкновение	5	50%	9	64%
Столкновение со стоящим транспортным средством	2	20%	4	29%
Столкновение на перекрестке	2	20%	-	-
Наезд на пешехода	-	-	-	-
Наезд на велосипедиста	1	10%	-	-
Лобовое столкновение	-	-	1	7%
Общее количество ДТП	10	100%	14	100%

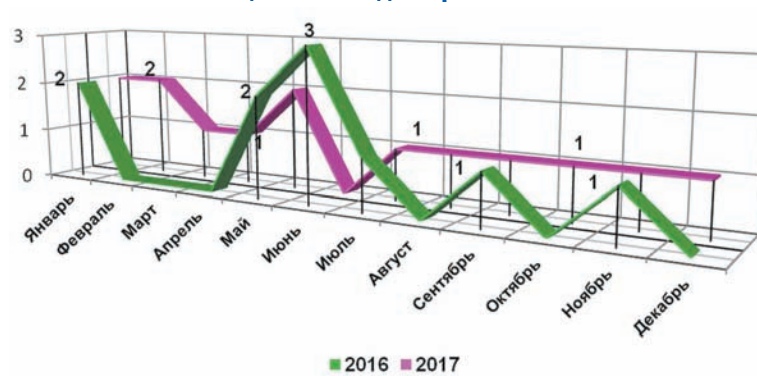
дения 7 водителей, 18 пассажиров и два пешехода. В 2016-м погибли четыре водителя, два пассажира и один велосипедист, телесные повреждения получили пять водителей и два пассажира.

В 2017 году риск общего травматизма (количество пострадавших на 100 ДТП с пострадавшими), риск смертельного травматизма (количество погибших на 100 ДТП с пострадавшими) по организациям,

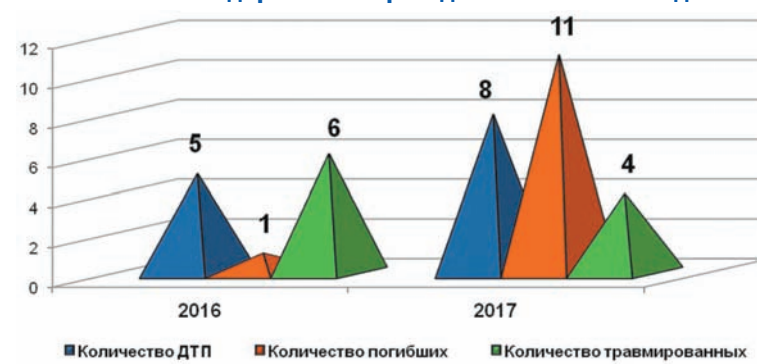
пассажиры транспортных средств – 143 и 14 (40 и 20); пешеходов – 14 и 0 (0 и 0).

Риск общего травматизма для водителей и пешеходов с одновременным уменьшением риска смертельного травматизма для водителей и пассажиров транспортных средств в сравнении с теми же показателями 2016-го увеличился. Для пешеходов риск смертельного травматизма остался неизменным.

Распределение количества ДТП по месяцам 2017 года в сравнении с 2016-м



Сравнительный анализ количества ДТП с пострадавшими на железнодорожных переездах в 2016 и 2017 годах



Сравнительный анализ количества авиационных событий в авиационных организациях Минтранса в 2016 и 2017 годах



блюдение скоростных режимов движения, нарушение правил маневрирования, а также неверная оценка погодных условий и дорожной обстановки.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, произошедших на железнодорожных переездах, по сравнению с предыдущим годом увеличилось

нах переездах. При этом наиболее характерным является выезд транспортных средств на железнодорожные переезды на запрещающие сигналы световой и звуковой сигнализации. Водителями не выполняется основное условие безопасности движения на переездах, согласно которому железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед автомобильным.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Если говорить о безопасности полетов, то в 2017 году произошло 12 авиационных событий с воздушными судами, эксплуатируемыми в авиационных организациях, входящих в систему Минтранса. Из них – 11 авиационных инцидентов и одно авиационное происшествие. В 2016-м – 7 авиационных инцидентов и два серьезных авиационных инцидента.

В 2017 году серьезные авиационные инциденты отсутствовали, вместе с тем имело место авиационное происшествие с эксплуатируемым в ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» самолетом Ил-76, которое произошло в районе аэропорта Джуба (Республика Южный Судан).

В сфере авиационной безопасности актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в прошлом году не было. В 2016-м в представительство ОАО «Авиакомпания «Белавиа» в Риме 1 сентября поступил анонимный телефонный звонок о заложенном взрывном устройстве на борту воздушного судна, которое должно было выполнить рейс Минск – Милан. После проведения соответствующими службами в Национальном аэропорту Минск дополнительных проверочных мероприятий самолет благополучно выполнил рейс.

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В отличие от 2016-го прошлый год на внутреннем водном транспорте отмечен одним аварийным случаем. На реке Сож, в районе строящегося моста в Славгороде Могилевской области, произошла посадка несамостоятельного судна, принадлежащего филиалу «Речной порт Бобруйск» РТУП «Белорусское речное пароходство», на подводную конструкцию. После проведенных поисково-спасательных работ оно было снято с подводной конструкции и отбуксировано к месту ремонта. В результате происшествия никто не пострадал.

ПРОФИЛАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА

Анализ транспортных происшествий, а также материалов контрольной деятельности показывает, что для обеспечения безопасности транспортной деятельности на всех видах транспорта необходимо активизировать проведение профилактических мероприятий, комментирует результаты прошлого года заведующий сектором контроля безопасности транспортной деятельности информационно-аналитического управления Транспортной инспекции Минтранса Сергей Зенченко.

В сфере автомобильного транспорта на предприятиях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, при организации и проведении ежегодных занятий по повышению профессионального мастерства водителей следует особое внимание обратить на обеспечение безопасности в сложных погодных условиях, правильность перестроения по полосам движения, безопасность проезда пешеходных переходов, очередность проезда перекрестков и соблюдение скоростных режимов.

Немаловажным аспектом в обеспечении безопасности движения является обязательное соблюдение водителями режима труда и отдыха

в соответствии с действующим законодательством.

На предприятиях должны быть должностные лица, ответственные за организацию и выполнение автомобильных перевозок пассажиров и (или) грузов, которые имеют соответствующее образование, прошли специальную подготовку и получили свидетельство, подтверждающее их профессиональную компетентность в области автомобильных перевозок.

Кроме того, необходимо усилить контроль своевременного проведения инструктажей по безопасности движения, а также добиться обязательного выполнения их положений водителями. В числе обязательных Сергей Феофанович назвал организацию и проведение мероприятий с привлечением работников органов здравоохранения по совершенствованию водителей навыками оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Необходимо также проводить детальный анализ причин и условий, способствовавших совершению ДТП, разработать действенные меры по их профилактике и укреплению транспортной дисциплины, организовать учет по срокам действия удостоверений и медицинских документов водителей в соответствии с открытыми категориями.

Безусловно, по словам Зенченко, надо усилить контроль выпуска на линию автомобильного транспорта в технически исправном состоянии, а также исключить допуск к участию в дорожном движении транспортных средств, не прошедших государственной технической осмотры.

В сфере воздушного транспорта нужно обеспечить контроль соответствия информации об аэродромах, приведенной в инструкциях по производству полетов, информации в аэронавигационных сборниках, соответствие требованиям нормативных актов программ предотвращения несанкционированного выезда автотранспортных средств в контролируруемую зону аэродромов и предупреждения повреждения воздушных судов.

Необходимо организовать регулярность проведения проверок состояния работы по обеспечению авиационной безопасности в соответствии с собственными планами, постоянный контроль за ходом устранения недостатков, выявленных при проведении инспекционных проверок и испытаний. Немаловажное значение имеют также совместные с правоохранительными органами испытания всех аспектов системы авиационной безопасности.

В числе важных специалист Транспортной инспекции назвал соответствующие планирующей, учетной, летной, технической и технологической документации требованиям нормативных правовых актов.

Руководителям следует взять под личный контроль работу по организации подготовки, переподготовки и прохождения курсов повышения квалификации летного, диспетчерского и инженерно-технического персонала, а также исключить использование воздушных судов, относящихся к авиации общего назначения, в коммерческих целях.

Обмен опытом

Подходы – едины, методы – различны



16 февраля состоялась встреча по обмену опытом представителей Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Главного инспектората автомобильного транспорта Республики Польша.

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

Представителей Инспекции автомобильного транспорта Польши Веслава Сталевски и Бартоша Яблонку встретили первый заместитель начальника Транспортной инспекции Минтранса Чеслав Часнойть, заместитель начальника Анастасия Семашко, начальники управлений и другие.

Веслав Сталевски и Бартош Яблонка рассказали о польской разрешительной системе, осветили особенности осуществления весогабаритного контроля, включая динамическое взвешивание, а также контроля при перевозке негабаритных грузов.

Кроме того, внимание было обращено на процедуру контроля и порядок наложения штрафов инспекцией и порядок обжалования ее действий. Обсуждались вопросы заполнения документов перевозчиками и внесения оплаты проезда.

Собравшиеся посетили филиал Транспортной инспекции по г. Минску и Минской области, где гости ознакомились с техническим оснащением белорусской Транспортной инспекции, особенностями проведения контроля на платных дорогах, весогабаритного контроля и контроля режима труда и отдыха водителей.

Подробности читайте в ближайших номерах газеты.

Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

Вниманию акционеров!

ЗАО «Автокомбинат № 2»

(далее Общество) сообщает о проведении годового общего собрания акционеров (далее – собрание), которое

состоится 14 марта в 15.00

в актовом зале (3 этаж) по адресу:

г. Минск, ул. Семенова, 35.

Регистрация начнется в 14.00. При себе необходимо иметь паспорт (для представителя акционера – доверенность).

Список для регистрации участников собрания будет составлен по состоянию на 7 марта 2018 года.

С информацией о деятельности Общества за 2017 год акционеры могут ознакомиться с 22 февраля, а с иными материалами по вопросам повестки дня – с 5 по 13 марта в рабочие дни с 8.00 до 17.00 с перерывом с 12.30 до 13.30, 14 марта – с 8.00 до 14.00 в приемной Общества по адресу: г. Минск, ул. Семенова, 35, каб. 22.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Общества в 2017 году и основных направлениях деятельности на 2018 год.
2. О работе наблюдательного совета Общества в 2017 году.
3. О результатах проверки ревизионной комиссией финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2017 год.
4. Утверждение годового отчета, годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества за 2017 год с учетом заключения ревизионной комиссии.
5. Утверждение порядка распределения прибыли (убытков) за 2017 год. О выплате дивидендов за 2017 год.
6. Утверждение плана распределения прибыли, остающейся в распоряжении Общества, на 2018 год и первый квартал 2019 года. Периодичность выплаты дивидендов в 2018 году.
7. Избрание членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии.
8. О вознаграждении членов наблюдательного совета и ревизионной комиссии.

УНП 100279781

Семинар

Отрегулируем нерегулярные

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

В филиале Транспортной инспекции по Гродненской области 15 февраля был проведен семинар-совещание с представителями субъектов хозяйствования, осуществляющими автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении. В нем приняло участие около 60 перевозчиков области.

В связи с вступлением в силу изменений в Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» №278-3 от 14 августа 2007 года на встрече обсуждались особенности осуществления междугородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

– Представители субъектов хозяйствования ознакомились с результатами мониторинга деятельности перевозчиков междугородных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, новыми критериями отнесения видов автоперевозок к нерегулярному и регулярному сообщению. Узнали порядок заключения договора об организации автомобильных перевозок в регулярном сообщении, выдачи и продления разрешений на маршруты. Кроме того, участники семинар-совещания смогли задать вопросы представителям Гродненского областного коммунального транспортного унитарного предприятия «Оператор пассажирских перевозок», ОАО «Гроднооблавтотранс», филиала «Автовокзал г. Гродно», – рассказал заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Гродненской области Иван Малевский.

Уважаемые акционеры ЗАО «Автокомбинат № 3»!

Сообщаем, что 28 марта в 15.00 по адресу: **г. Минск, ул. Ванеева, 29, актовый зал** состоится очередное годовое общее собрание акционеров.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Об итогах финансово-хозяйственной деятельности общества и выполнении бизнес-плана за 2017 год.
 2. Утверждение годового отчета, бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках за 2017 год.
 3. Отчет ревизионной комиссии за 2017 год.
 4. Об использовании чистой прибыли и выплате дивидендов за 2017 год.
 - Утверждение направлений использования чистой прибыли на 2018 год.
 5. О работе Наблюдательного совета в 2017 году.
 6. Об избрании членов Наблюдательного совета и ревизионной комиссии.
 7. Об установлении материального вознаграждения членам Наблюдательного совета и ревизионной комиссии.
- Регистрация участников собрания проводится с 14.00 до 15.00 по месту проведения.
- При регистрации акционеры предоставляют паспорт. Представители акционеров еще и доверенность, заверенную в установленном порядке.
- Список для регистрации участников собрания будет составлен по состоянию на 26 марта 2018 года.

С документами по проведению собрания акционеров можно ознакомиться по адресу: г. Минск, ул. Ванеева, 29 (кабинет 22).

УНН 100089037

Мужская профессия

ДРСУ-216

В апреле прошлого года на рабочем совещании у главы государства была поднята тема необходимости восстановления дорог местного назначения. Александр Лукашенко, отметив, что республиканские магистрали находятся в хорошем состоянии, поручил за три-четыре года привести в порядок местные дороги. Работа в этом направлении уже ведется, в том числе и в Могилевской области.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ

Согласно утвержденному Могилевским облсполкомом плану на каждое дорожное ремонтно-строительное управление – филиал коммунального унитарного предприятия по проектированию, ремонту и строительству дорог «Могилевоблдорстрой» – выделено средств значительно больше, чем в 2017 году. Не исключение и Хотимское ДРСУ-216.

– Благодаря этому обстоятельству наше предприятие с 50-летней историей получило новый виток в своем развитии, – рассказывает начальник ДРСУ-216 Дмитрий ЕРМАКОВ. – На этот год нами запланирован большой объем работ по ремонту и строительству местных дорог, причем акцент будет сделан на устройстве асфальтобетонного покрытия автодорог.

Руководитель добавляет: на предприятии есть еще нерешенные проблемы. В частности, устаревший парк техники, который не обновлялся более 10 лет. Но даже с такими машинами и механизмами коллектив выполняет все возложенные на него задачи по строительству, ремонту и содержанию обслуживаемых дорог, обеспечению непрерывного и безопасного движения транспорта.

Одно из подтверждений этому – борьба дорожников со снегопадами. За первые выходные февраля в Могилевской области выпала месячная норма осадков в виде снега, причем их основная масса пришлось на восточную часть региона, к которой относится и Хотимск.

– На борьбу со стихией была брошена вся имеющаяся снегоуборочная техника, – под-

черкнул Дмитрий Ермаков. – Снега было так много, что даже МАЗы, на которых находятся отвалы, с трудом проезжали. Но транспортное сообщение в районе не было нарушено.

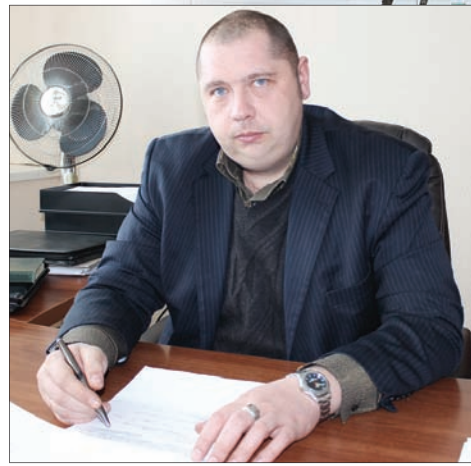
К слову, всего на балансе Хотимского ДРСУ-216 находится 284,472 км дорог, в том числе 124,77 км асфальтовых, 0,418 км бетонных, 33,662 км гравийных и 66,605 км грунтовых. В нынешнем году планируется ремонт покрытия локальными картами 28 тысяч квадратных метров.

– Те результаты, которые сегодня имеет предприятие, – это труд и заслуга коллектива, преданного своему делу. Это и люди с большим опытом, и молодые специалисты, которые только начинают свой профессиональный путь. Наш коллектив чтит заложенные ветеранами традиции и работает в самых разных условиях, – отмечает руководитель, отметивший недавно свое 35-летие.

ПО ПРИМЕРУ ОТЦА И ПО ЗОВУ ДУШИ

Дмитрий Михайлович из местных – родом из Хотимска. Здесь окончил школу и профессионально-техническое училище сельскохозяйственного производства. После были учеба в Климовичском государственном аграрном колледже и работа заведующим машинным двором в СПК «Колхоз имени III Интернационала» в Хотимске. Затем получил высшее образование в Белорусской государственной сельскохозяйственной академии в Горках.

Казалось, именно с сельским хозяйством будет связана его дальнейшая трудовая деятельность. Однако по примеру отца, который работал начальником ДРСУ и получал огромное удовольствие от работы, Дмитрий решил попробовать себя в дорожном хозяйстве. Сначала был мастером по содер-



жанию дорог, потом – главным инженером. Очередной ступенькой профессионального роста стала должность главного инженера Костюковичского ДЭУ № 78 РУП «Могилев-автодор».

Позже Ермаков пробовал себя и в сфере жилищно-коммунального хозяйства, и в строительстве. Но тяжелая и по-настоящему мужская работа дорожника привлекала больше.

– Зов души, никак иначе, – признается Дмитрий Михайлович, который в 2015 году вновь вернулся в родное дорожное ремонтно-строительное управление уже в качестве руководителя.

Управлять предприятием, решать производственные и организационные задачи, находить выход из сложных ситуаций ему помогают заветы отца, собственный опыт и постоянное самосовершенствование. Сегодня Дмитрий Ермаков учится заочно на втором курсе Академии управления при

Президенте Республики Беларусь по специальности «государственное управление и экономика».

ХОЗЯЙСКАЯ РУКА

Кроме того, в нынешнюю избирательную кампанию его выдвинули кандидатом в депутаты Хотимского районного Совета депутатов трудовых коллективов ДРСУ-216 и Хотимского района газоснабжения ПУ «Климовичгаз» РУП «Могилевоблгаз».

– Если меня выберут, я постараюсь оправдать доверие своих избирателей, максимально учитывать их мнение и представлять их интересы при решении вопросов местного значения, – заверил собеседник.

В свободное от работы время, а его, как и у любого другого руководителя, не очень много, Дмитрий Михайлович занимается домашними делами. Обитателей его подворья – много, да и вообще, частный дом постоянно требует хозяйской руки.

Наша жизнь – непрерывное движение, ее невозможно представить без дорог. Каждый день мы ездим на работу, посещаем соседние населенные пункты, навещая родных и близких, выбираемся на отдых в соседние страны. И во многом благодаря развитой системе автомобильных дорог и труду огромного количества людей – работников дорожных служб. Их профессия – одна из самых нелегких. Она требует не только профессиональных навыков, хорошей физической подготовки и стойкости духа, но и творческого подхода. Поэтому дорожниками все-таки не становятся, а рождаются.

Читайте и участвуйте!

«Минскавтодор-Центр» разместил на своем интернет-сайте приглашение к участию в торгах по реконструкции республиканского пункта таможенного оформления «Брузги-2» в рамках проекта «Модернизация транзитного коридора».

Алексей ПЕКУН

Здесь планируется расширить участок дороги до четырех полос, снести старые и построить новые здания и сооружения, а также обустроить каналы для пешего пересечения границы. Проект, как и модернизация автодороги М6 Минск – Гродно, реализуется за счет займа Всемирного банка.

Торги будут проводиться по процедуре Национальных конкурсных торгов без предварительного квалификационного отбора в соответствии с Руководством Всемирного банка «Закупки товаров, работ и неконсультационных услуг заемщиками Всемирного банка по займам МБРР и кредитам и грантам МАР».

Конкурсные предложения принимаются до 10 часов утра 29 марта. Все подробности – на интернет-сайте РУП «Минскавтодор-Центр»: maddor.by.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 20 февраля, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 648 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 5,5 тысячи тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 135 учетных ДТП, в которых погибло 39 и было ранено 149 человек. За аналогичный период 2017-го зафиксировано 94 ДТП, в которых 29 человек погибли и 128 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.

Конференция

Годы уходят. Остаются дороги

В Белорусском дорожном научно-исследовательском институте «БелдорНИИ» прошла международная научно-техническая конференция «Проблемы повышения качества и надежности автомобильных дорог и мостов». Особенностью этого собрания ученых стало посвящение его юбилею действующего сотрудника института. 6 февраля доктору технических наук, профессору, заслуженному деятелю науки Республики Беларусь, главному научному сотруднику ГП «БелдорНИИ» Вячеславу ЯРОМКО исполнилось 80 лет. Согласно замыслу организаторов, важное место в программе форума занимало знакомство с колоссальным по масштабам и значимости научным наследием ученого.

Вячеслав Яромко трудится в «БелдорНИИ» с 1964 года. Имеет более 329 научных трудов, в том числе 69 изобретений и патентов. Опубликовал 16 монографий и отдельных изданий, 56 нормативно-технических и методических документов, из них 12 стандартов и 10 Технических кодексов установившейся практики.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Вячеслав Николаевич является руководителем научной школы «Земляное полотно, грунты и геотехника». Основные направления исследований – теоретические основы расчета земляного полотна, в том числе на слабых грунтах, грунтоведение, вопросы динамики и консолидации дорожных насыпей, сооружения на слабых грунтах, ускоренные методы контроля степени уплотнения земляных сооружений, применение геотекстильных материалов в дорожном строительстве в качестве защитных, дренажных, армирующих и трещинопрерывающих прослоек.

Профессор Яромко внес также существенный вклад в развитие и совершенствование механики дорожных одежд и дорожно-строительных материалов, методы оценки состояния и эксплуатационной надежности дорог.

Информацию о важнейших научных достижениях ученого-практика на конференции представил первый заместитель директора ГП «БелдорНИИ» Сергей Богданович. Его доклад «Проблемы дорожного строительства в трудах доктора технических наук, профессора В.Н. Яромко» представлял собой краткое изложение научных исследований в области проектирования и строительства автомобильных дорог. Но даже такое перечисление сделанного, исследованного и изо-

бретенного этим человеком вызывает восхищение.

Вручая юбиляру Почетную грамоту ГП «БелдорНИИ» за значительный вклад в организацию научных исследований, директор института Виктор Шумчик назвал жизнь ученого ярким примером служения науке и выразил уверенность, что его опыт и мудрость будут востребованы еще долгие годы.

Поздравить юбиляра приехали коллеги-ученые из Москвы, Санкт-Петербурга, Азербайджана, Казахстана, Молдовы.

Заместитель председателя Межправительственного совета дорожников (Москва) доктор технических наук, профессор Бури Каримов представлял на форуме сразу несколько международных организаций, от которых и вручил юбиляру награды за заслуги в развитии дорожной науки: памятную медаль МСД «им. Насонова А.П.», медаль имени И.А. Лихачева Международной академии транспорта, а также Почетную грамоту Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства.

– Вячеслав Яромко является для меня эталоном ученого, который очень много делает для дорожной отрасли, – отметил Бури Бачабеквич. – МСД поддерживает инициативу белорусских дорожников в честь юбилеев больших ученых проводить научные конференции. Годы уходят, остаются дороги, добрый след и память.



Советник генерального директора ФАУ «РосдорНИИ» доктор технических наук, профессор Олег Красиков подчеркнул: результаты исследований Вячеслава Яромко, в частности по строительству дорог на слабых грунтах, широко внедрены в производство не только в Беларуси, но и в Литве, России, других странах. Востребованы также работы ученого по строительству дорог на болотах, при устройстве выемок и возведении высоких насыпей по методу контроля плотности грунтов при использовании изобретенных им же приборов.

Заместитель генерального директора по стратегическому развитию бизнеса АО «Институт «Стройпроект» (Санкт-Петербург) Александр Бутовский также говорил о применении оригинальных технологий, разработанных белорусским ученым, и его уникальных изобретений далеко за пределами Беларуси.

Для людей, серьезно занимающихся наукой, юбилей товарища по творческому цеху – это не только поздравления, спичи и восторженные отзывы. Это еще и повод обозначить имеющиеся научные проблемы.

Главный конструктор родственной организации – НИИ «Белгипродор» – Николай Кречетников попутно подчеркнул, что белорусскому дорожному научно-исследовательскому институту удалось сохранить столь высокий научный потенциал прежде всего благодаря тому, что основные усилия были направлены на внедрение достижений науки в производство. Тесные контакты сложились и с проектировщиками. Вместе им надлежит уже в ближайшей перспективе найти приемлемое решение проблемы откосов.

Было отмечено, что первые шаги здесь уже сделаны. На второй кольцевой автодороге вокруг Минска применены решения, которые от-

личаются от традиционных, нормативных, ГОСТовских. В этом направлении следует двигаться и дальше, чтобы поднять уровень белорусских дорог до европейского.

Доктор технических наук, профессор Алексей Бусел в свою очередь не упустил возможность рассказать о факультете транспортных коммуникаций БНТУ, который он возглавляет и который, как известно, поставляет кадры для дорожной отрасли. Среди участников форума также было немало его выпускников.

В текущем году ФТК отмечает свое 60-летие. За эти годы подготовлено более 15 тысяч специалистов, из них 10 тысяч дорожников. Это целая армия высококвалифицированных работников. Сегодня на факультете обучается около 1300 человек, из них 300 заочников, 46 магистрантов, 28 аспирантов, один докторант.

Подготовка осуществляется по четырем специальностям: «строительство автомобильных дорог», «мосты

и тоннели», «геодезия», «подъемно-транспортные и дорожные машины». И они полностью закрывают потребность дорожной отрасли в кадрах.

Однако на факультете есть проблема с распределением и трудоустройством выпускников. Заложенные в прежние годы объемы подготовки кадров были рассчитаны на большие объемы работ в дорожном строительстве, которые сейчас существенно сократились. Второй вопрос – стимулирование к повышению квалификации специалистов, которые работают в дорожной отрасли, но не имеют базового образования. Факультет готов осуществлять их переподготовку. Третье – необходимость оснащения лабораторной базы на самом современном уровне. В условиях бурного развития технологий факультет транспортных коммуникаций должен поддерживать соответствующий уровень подготовки специалистов.

Профессор Вячеслав Яромко принимает самое непосредственное участие в этом процессе. Уже многие годы он преподает в Белорусском национальном техническом университете. И, как заметил декан ФТК, за время своей педагогической деятельности не оставил ни одной отрицательной оценки.

– Я однозначно считаю Вячеслава Яромко эмблемой белорусской дорожной науки, – подчеркнул Алексей Бусел, при этом удачно срифмовав: «Фамилия Яромко в дорожной науке звучит громко».

Белорусский национальный политехнический университет отметил плодотворный труд юбиляра Почетной грамотой.

Директор ГП «БелдорНИИ» Виктор Шумчик избран действительным членом Международной академии транспорта (Москва). Удостоверение, подтверждающее этот высокий статус, руководителю института вручил член президиума академии Бури Каримов.

В заключение Вячеслав Яромко дал небольшое интервью нашей газете.

– Вячеслав Николаевич, как Вы сами оцениваете пройденный путь?

– Сделано достаточно много. Хотя можно было бы сделать и больше. Но не всегда для этого имелись необходимые условия. Когда я пришел в дорожный институт, таких возможностей, как сейчас, в части подготовки научных кадров не было. В институте работало всего два кандидата наук. Не было практически никакой базы. Сейчас в Беларуси есть не только аспирантура, но и дис-

Вячеслав Яромко награжден медалями «За доблестный труд», «За трудовую доблесть», а также нагрудными знаками «Ганаровы дарожнік Беларусі» I и II степеней и «Ганаровы транспартнік» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

сертационный совет, который рассматривает научные работы. Раньше все было сосредоточено в Москве, и я там дважды защищал диссертации: сначала – кандидатскую, а 20 лет спустя – докторскую.

– Чему отдаете предпочтение в научной деятельности?

– Еще в период учебы в институте мне больше всего импонировали дисциплины, связанные с грунтами, основаниями. Устремления в эту область остались со студенческой скамьи. В БНТУ мне приходилось преподавать такие предметы, как технология строительства автомобильных дорог, проектирование дорог в сложных природно-климатических условиях (на слабых грунтах, болотах), вопросы эксплуатации дорог. Сейчас веду курс проектирования автомобильных дорог в сложных грунтово-гидрологических условиях.

– Правда ли, что Вы не поставили ни одной плохой оценки своим студентам?

– Да, не ставлю... Со студентами я работаю таким образом: если он чего-то не знает, я его отправляю подумать, даже разрешаю посмотреть в учебник. И проблем нет.

– Где черпаете силы для новых научных исследований?

– Прежде всего, надо иметь желание. Но многое, наверное, дается и от природы.

– Над чем работаете сейчас?

– Последнее исследование связано со строительством дорог с цементобетонным покрытием. Сейчас у нас возрождается это направление. При строительстве второй кольцевой автодороги вокруг Минска мы обеспечивали научно-техническое сопровождение работ. Я тоже принимаю в этом посильное участие.

Это праздник не только людей в погонах. Это – день настоящих мужчин, не боящихся трудностей и ответственности, готовых защищать всех, кто нуждается в помощи, тех, на кого независимо от профессии можно опереться в тяжелую минуту. Они – среди нас: наши деды, отцы, братья, сыновья...

И, конечно же, это – те, кто защищал наше мирное небо, исполнял свой воинский долг.

Афганские дни

На переднем крае

Одним из первых подразделений ВДВ в Афганистан был направлен 345-й гвардейский имени Суворова парашютно-десантный полк. Именно о его бойцах Федор Бондарчук снял свой фильм «9 рота». Полк находился и выполнял боевые задачи в Афганистане по 11 февраля 1989 года.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТВ»

Геннадий ТИТКОВ, ныне начальник отдела контроля транспортной деятельности Транспортной инспекции по Гомельской области, прибыл туда с товарищами чуть позже трагических событий, столь ярко показанных в фильме. И разместили их как раз в казарме той самой девятой роты. Она тогда была почти пустая. Так началась для ребят война...

О службе в ВДВ Геннадий мечтал с детства. А когда начались всем известные события в Афганистане, мечтал попасть еще и туда. Странно? Оказалось, совсем даже нет.

– Понимаете, другое восприятие у нас тогда было, патристическое. Да еще юность, максимализм, – говорит Титков. – Я как рассуждал: не пойду я, придется кому-то идти вместо меня. А это уже как-то неправильно, что ли... И когда в Литве, в учебке, после курса молодого бойца, нас собрали в ленинской комнате и сообщили, что формируется взвод специально для службы в Афганистане, я даже не раздумывал. Кстати, желающих было гораздо больше, чем мест. Поэтому брали самых физически подготовленных. И мы старались: каску, бронезилет и рюкзак десантника практически не снимали. Молодые были, а понимали, что лучше попотеть сейчас. Хотя, если совсем честно, в силу



все той же молодости до конца не осознавали, что нас ждет. Будто ехали играть в войнушку, а попали на войну.

В Баграм из 30 ребят попало всего четверо, в том числе и Геннадий Титков. Вообще, он не любит говорить о тех временах и ничего героического в своей службе не видит: – Нам казалось, что это просто наша работа. Хотя, конечно, находясь в боевом охранении аэродрома, мы всегда были на переднем крае. Знаете, ночь в Баграме – это небо в трассерах. Зрелище завораживающее и в то же время смертельно опасное. Впрочем, в молодости чувство опасности несколько притуплено...

На глупый, наверное, но стандартный вопрос, бывало ли страшно, Геннадий Олегович ответил весьма нестандартно: мол, конечно, страх – это нормальное

человеческое чувство, но страшнее всего, когда ничего не можешь сделать.

– Шли мы как-то в колонне на перевале Саланг, – рассказывает мой собеседник. – Было время перемирия: негласная договоренность не трогать друг друга. Так что чувствовали себя относительно спокойно. И тут вдруг автобус с местными жителями врывается в одну из наших БМП. Естественно, началась разборка. И мы в прямом смысле этого слова оказались зажаты в ней. Как говорится, на грани одного выстрела. Вот так сидишь на броне, как воробей на веточке, и ждешь. К счастью, все обошлось.

Но так было далеко не всегда. По солдатам могли внезапно открыться огонь даже малолетки в кишлаках. Впрочем, помимо духов, были и

другие враги, незаметные, но не менее безжалостные: малярия и гепатит. Осенью они могли выкосить половину полка. Однако Геннадию и тут повезло – он ни разу не заболел.

Кстати, 345-й гвардейский имени Суворова парашютно-десантный полк покидал Афганистан одним из последних, полностью обеспечивая выход других частей и соединений.

– 9 февраля мы начали сниматься с Саланга, десятого – двинулись в сторону государственной границы, – вспоминает Титков. – Последний боец из нашего полка погиб 7 февраля. Мы завернули его тело в брезент, и так, на передке БМП, он вместе со всеми выходил из Афгана...

Геннадий Олегович гордится, что ему довелось служить в столь прославленном соединении. В 1980 году полк был награжден орденом Красного Знамени за мужество и героизм, проявленные личным составом при выполнении интернационального долга. 15 февраля 1983 года он был удостоен второго вымпела МО СССР «За мужество и воинскую доблесть». В период с 1980 по 1989 год полк участвовал

более чем в 240 боевых операциях общей продолжительностью свыше 1500 суток. В 1988 году ему было присвоено почетное наименование «70-летия Ленинского комсомола». Сам же Геннадий Титков награжден медалью «За отвагу».

На этом суровые дороги Афганистана для бойца закончились, но не закончилась служба. Дальше был Тбилиси. Однажды их подняли по тревоге и направили в очередную горячую точку.

– Да, обстановка там была та еще, – продолжает Геннадий Титков. – Когда двигались по проспекту Руставели, что только в нас ни летело: от кирпичей и бутылок до цветочных горшков... Такой вот был «теплый прием». Да оно и понятно, как раз началось обострение межнациональных конфликтов. А мы охраняли телецентр...

Следующим мог стать Степанакерт, но подоспела демобилизация. И началась мирная жизнь.

Титков с успехом окончил тогда еще Гомельский кооперативный институт (ныне Белорусский государственный торгово-экономический университет потребительской кооперации) по специальности «бухгалтерский учет, контроль и анализ хозяйственной деятельности». Женится на той, чью фотографию все годы службы носил в нагрудном кармане рядом с иконкой, подаренной мамой. Иконка, правда, уже изрядно потертая, и сейчас с ним.

У Геннадия Олеговича подрастают два сына. И я не могла не спросить: «Случись что сейчас, отпустили бы их в бой?» Он не надолго задумался:

– За чужими спинами в этой жизни не спрячешься. Отпустил бы. Такова уж видно родительская доля...



За воинскую честь

Мы память в сердце бережем...



На вечере встречи с воинами-интернационалистами, работниками Гомельского отделения Белорусской железной дороги, с музыкальной тематической программой выступили артисты и творческие коллективы Культурно-спортивного комплекса.

С теплым словом к присутствовавшим в гомельском Дворце культуры железнодорожников обратились заместитель начальника отделения дороги Илья Беленький и председатель организации ветеранов отделения Борис Шилов. От чистого сердца они пожелали ветеранам крепкого здоровья, уверенности в завтрашнем дне, мира, согласия и долгих лет жизни.

9 лет 1 месяц и 18 дней продолжались военные действия в Афганистане. Почти 30 тысяч наших соотечественников прошли через эту войну. Они сражались честно. И память об их подвигах будет жить долгие годы.

Война – тяжелое наследие, суровое испытание для государства, его граждан. Но помнить прошлое необходимо, иначе не будет будущего. Почти три десятилетия назад контингент советских войск покинул Афганистан. Но война в этой стране так и не завершилась. До сих пор там нет стабильности и мира.

Немало воды утекло с той поры. Потихоньку зажили раны. Возмужали, стали мудрее, состарились солдаты и офицеры. Только память о далекой войне, о конфликтах в других регионах мира жива, и стереть те события не смогут ни годы, ни расстояния.

Того, кто служил в Афганистане, мы узнаем не только по орденским нашивкам на штатской одежде. Мы определяем их по спокойному твердому лицу. Это люди, на которых всегда можно положиться. Каждому хотелось бы иметь таких друзей. Очень верно кем-то подмечено: человеческая жизнь измеряется не продолжительностью, а тем, что ее наполняет.

О войне говорить тяжело, но мы не имеем права забывать о ней. О тех, кто погиб и кто вернулся с искалеченной душой. Мы помним всех...

Максим ГРИГОРЬЕВ

Долгая дорога к деду

Недавно в Берестовице были гости из Украины. Ольга Неймет и ее дочь приехали из города Ровно на могилу дедушки – красноармейца Григория Григорьевича Голубовского, погибшего при освобождении Берестовитчины. Женщины посетили братскую могилу, возложили цветы и высыпали щепотку земли, взятой с родного дедушкиного подворья. Гости также посетили местный Музей белки, ознакомились с экспозицией, посвященной Великой Отечественной войне, передали работникам музея фронтовые письма, фотографии и наградные листы дедушки.

Ефрейтор Голубовский погиб в июле 1944-го в боях за освобождение железнодорожной станции Берестовица. В советское время одному из пионерских отрядов местной школы было присвоено его имя. К слову, за освобождение Берестовицкого района от немецких захватчиков погибло более 700 красноармейцев 15 национальностей. Больше всего среди погибших – русских, белорусов и украинцев.

Думается, весточку из далекого 44-го будет интересно почитать и нам.

Григорий Голубовский был призван в Советскую Армию в 1943 году, после освобождения Ворошиловградской области от немецко-фашистских захватчиков. Так получилось, что жена и дети, оставшись без кормильца, переехали на новое место жительства, и Григорий Григорьевич не мог найти их адрес. Поэтому одно из писем пришло в сельский совет.

«Прошу сообщить местонахождение моей жены Личман Ольги Григорьевны, а также наших детей. Потому что, сколько ни посылал писем, ответа не получал. Я прошу не отказать в моей просьбе, так как в жизни моей дорожке всего семья. За ее будущую хорошую жизнь я уничтожаю врага всего советского народа.

С красноармейским приветом, ефрейтор Григорий Голубовский».

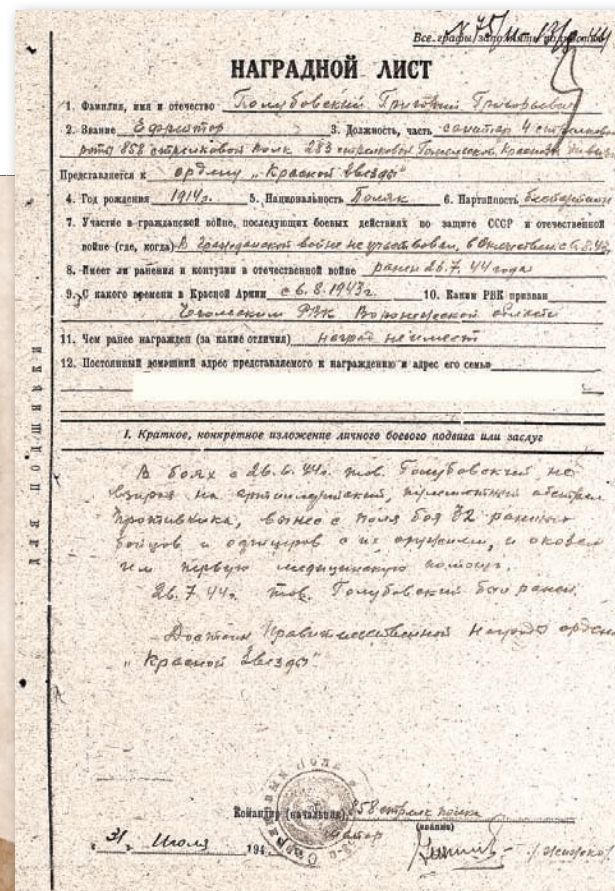
С помощью органов местной власти ему удалось найти адрес родных. В одном из писем, отправленном семье 8 мая 1944 года, Голубовский писал:

«Привет с фронта. Здравствуй, дорогая жена Оля! Могу тебе сообщить: письмо твое я получил, за что благодарю. Оля, ты писала, что вы мне послали четыре письма. Но я получил только одно. И сразу же даю ответ. Я вам посылал много писем, но ответа не было. Тогда решил послать письмо на сельсовет, и вы, наверное, знаете, что сельсовет получил мое письмо. Я еще посылал много писем своим родным, так как думал, что вас нет в живых. Мне было обидно, что я захожусь на переднем крае и не знаю, что может случиться со мной завтра. А ответа от вас все не было, и мне здесь думалось всякое. Оля! Я скоро пойду в бой и не знаю, вернусь ли живым. Поэтому мне очень дороги ваши письма. Пока все. Оставайтесь живы и здоровы, дорогая жена и дорогие дети. Целую вас крепко, привет всей родне. Жду ответа с нетерпением.

Твой муж Григорий Голубовский». Как вспоминают ветераны войны, письма из родного дома укрепляли их боевой дух, вселяли веру и надежду в победу. В одном из следующих писем ефрейтор Голубовский и сам признается в этом: «Оля! Напиши, как сохранилось наше местечко, много ли есть разрушений, кто остался в живых из родных и кто ушел на фронт. Пиши мне чаще, без писем здесь, в окопах,

очень тоскливо и страшно, а они помогают воевать с фрицем, выжить на войне и остаться живым в боях. Как чувствует себя твоя мама, передай ей привет... Если от меня нет долго письма, значит, мы в боях или переходах. И верь в мою судьбу: я обязательно вернусь, только вы все ждите меня. Пока остаюсь жив и продолжаю бить немца. Ваш муж и отец Григорий».

Обращаем внимание читателей, что в письмах не указываются места боевых действий, в которых



принимал участие Григорий Голубовский. И это понятно: военной цензурой это было запрещено. Но можно предположить, что в мае 1944 года он воевал на территории Беларуси, освобождая ее от немецко-фашистских захватчиков. Это подтверждается и наградным листом, подписанным командиром 858-го стрелкового полка. В нем говорится: «...ефрейтор, стрелок 5-й стрелковой роты 858-го стрелкового полка 283-й стрелковой Гомельской Краснознаменной дивизии, 1914 года рождения, беспартийный, Григорий Григорьевич Голубовский представляется к ордену Славы 3-й степени» ... Здесь же описывается краткое и конкретное изложение боевого подвига:

«...в бою за деревню Пацевичи (теперь Зельвенский район. – Ред.) 11 июля 1944 года тов. Голубовский Г.Г., несмотря на сильный артиллерийско-минометный и пулеметный огонь противника, вынес с поля боя четырех тяжелораненных бойцов с их личным оружием.

14 июля 1944 года в бою за деревню Студенец (теперь Волковысский район. – Ред.) тов. Голубовский Г.Г. проявил мужество и отвагу. Рискнув жизнью, он захватил в плен 17 немецких солдат и доставил в штаб батальона. Достоин правительственной награды ордена Славы 3-й степени.

Командир полка майор Жидко. Из наградного листа видно, что боевая часть, в которой воевал Голубовский, уже приближается к Берестовитчине. У нас нет документальных подтверждений его боевых действий на территории района. Но внучка Григория Григорьевича ознакомила нас со вторым наградным листом, который тоже характеризует Григория как

мужественного и храброго воина. В этом документе говорится, что санитар 4-й стрелковой роты 858-го стрелкового полка 283-й стрелковой Гомельской Краснознаменной дивизии, 1914 года рождения, беспартийный, Григорий Григорьевич Голубовский представляется к ордену Красной Звезды. Здесь же кратко описывается его подвиг:

«... в боях с 26 июня 1944 года тов. Голубовский Г.Г., невзирая на артиллерийский и пулеметный обстрел, вынес с поля боя 32 раненных бойца и офицера с их оружием и оказал им первую медицинскую помощь. 26 июля тов. Голубовский был ранен. Достоин правительственной награды – ордена Красной Звезды.

Командир войсковой части...» (подпись неразборчива. – Ред.).

Но почему же таким долгим был путь родственников к могиле Голубовского? Дело в том, что в 1944 году они получили сообщение, что ефрейтор Григорий Голубовский похоронен в Велькой Бжестовице в Польше. О поездке в Польшу не могло быть и речи в послевоенные годы. И только несколько лет назад внучка Григория Григорьевича Ольга послала туда запрос и получила ответ: в Польше такого населенного пункта нет. И тут помог Интернет. С его помощью удалось выяснить истинное место захоронения красноармейца. Но его жены уже не было в живых, а дочери приехать на могилу отца не позволяло здоровье. И сюда приехала внучка Ольга со своей дочерью, правнучкой Голубовского, чтобы возложить цветы на могилу деда и солдат, отдавших жизнь за свободу и независимость нашей общей родины, которая в то время называлась СССР. Мы также низко склоняем головы перед их памятью.

**Николай ПАЦЕНКО,
Андрей САМКОВ,
научные сотрудники Музея белки в Большой Берестовице**

Спорт

Кубок –
минской сборной

Зимняя спартакиада среди работников структурных подразделений и филиалов государственного предприятия «Белаэронавигация» прошла на спортивной базе оздоровительного комплекса «Ракета» под Минском. По сложившейся за долгие годы традиции это спортивное мероприятие, точнее праздник, проводится дважды в год: первый этап – в феврале, второй – в сентябре.

Анна МИХАЛОВСКАЯ

В приветственном слове к участникам мероприятия генеральный директор «Белаэронавигации» Леонид Чуро подчеркнул важность подобных состязаний для укрепления корпоративного духа. Здесь каждый работник может проявить свои спортивные и творческие способности, пообщаться с коллегами из филиалов. И все это в комфортных условиях оздоровительного комплекса.

Восьмь команд соревновались в таких видах спорта, как плавание, настольный теннис, шахматы, дартс, волейбол, мини-футбол, настольный теннис, лыжный спорт. На этот раз кубок победителя заслуженно получила сборная диспетчеров Минского районного диспетчерского центра (МРДЦ), аэродромного диспетчерского центра (АДЦ), отдела аэронавигационной информации (ОАИ) и центра по координации и обеспечению полетов (ЦКОП) во главе с диспетчером управления воздушным движением Романом Перминовым. В общем зачете по сумме всех баллов она оказалась сильнейшей.

Второе место заняла команда Витебского филиала (капитан команды инженер по охране труда Леонид Лужков). Третье – у сборной администрации предприятия и службы авиационной безопасности во главе с капитаном команды ведущим инженером отдела аэропортов Валерием Егоровым.

По результатам лыжных гонок определились победители и в личных зачетах: первые места – у Ирины Ананьевой (дис-

петчер участка сервиса, Витебск) и Виктора Лапето (старший инспектор ВОХР, Могилев), вторые и третьи заняли Зоя Бансюкова (Могилев), Ольга Голубева (Минск), Александр Чешкин (Могилев), Юрий Попов (БЭРТОС-ОК «Ракета»).

В плавании первенствовали Ирина Калинова (инспектор досмотра, Гомель) и Петр Абрамович (инструктор по физической культуре, ОК «Ракета»). Ольга Войтехович (Минск), Алена Якимович (Минск), Дмитрий Гришаков (Брест) и Константин Ковалев (Минск) заняли вторые и третьи места соответственно.

Самым зрелищным моментом спартакиады стал творческий конкурс на тему «Сказка – ложь, да в ней намек...». Конечно, выбирать лучших в самодеятельности всегда тяжело. Команды готовятся к художественному конкурсу очень тщательно, прилагая свои умения и таланты. Музыка, песни, танцы, красочные костюмы – для создания праздничного настроения в ход идут все виды мастерства.

Лучшей, по мнению жюри, в творческом конкурсе стала команда МРДЦ. Несмотря на то что все старались, превзойти диспетчеров по яркости, красочности, задору не смог никто.

Не менее впечатляющим было выступление команды Гродненского филиала. Выбрав, казалось бы, самую простую из сказок – «Курочка Ряба», они рассказали ее на грузинский манер. Причем сами написали потрясающий стихотворный текст, чем приятно поразили зрителей и жюри.

Конкурс художественной самодеятельности каждый год открывает новые таланты. Актеры, певцы, танцоры, чтецы

и ведущие – не зря говорят: «Талантливый человек талантлив во всем». И работники государственного предприятия «Белаэронавигация» – яркое тому подтверждение.

В отдельных видах спорта первые места заняли команды «Администрация-САБ» (шахматы и настольный теннис), «БЭРТОС-ОК «Ракета» (плавание). Гродненский филиал стал первым в волейболе, Могилевский быстрее всех справился с лыжной эстафетой. Команда «МРДЦ-АДЦ-ОАИ-ЦКОП» не только заняла первое место в творческом конкурсе, но и набрала наибольшее количество очков в мини-футболе.

Победители получили свои заслуженные дипломы и денежные призы, многие участники были награждены ценными подарками. К тому же команда, занявшая первое место в общем зачете, увезла с собой переходящий кубок, который останется у нее до следующей спартакиады.

По окончании соревнований заместитель генерального директора предприятия по экономическим вопросам и идеологической работе Иван Герловский отметил: «Руководство «Белаэронавигации» не только уделяет большое внимание профессиональному развитию своих работников, но и поощряет их активный образ жизни, создавая условия для поддержания здоровья и гармоничного физического развития».

Второй этап спартакиады государственного предприятия «Белаэронавигация» состоится в сентябре и будет посвящен 85-летию гражданской авиации Республики Беларусь.



Гендиректор ГП «Белаэронавигация» Леонид Чуро вручает Кубок победителя капитану команды Роману ПЕРМЯКОВУ

Конкурсы

Карнавал
любви

Интересно и творчески отметили в Орше День святого Валентина. В местном Доме культуры железнодорожников прошел узловой шоу-конкурс «Карнавал любви».

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Свои предприятия представляли сборные команды. Участники соревновались, точнее, самовыражались, демонстрируя артистизм, креативность и чувство юмора. С ним подошли к организации конкурса и его устроители – творческий состав ДКЖ. Это чувствовалось во всем, начиная от названий этапов: «Любовь зовет, готовим чемоданы» (визитная карточка) и команд: «Елки-палки», «Авантюристы», «Холодный кипятюк», «На посошок» и заканчивая общей атмосферой в зрительном зале, в которой также присутствовали нотки романтизма. Об этом опять же говорили этапы конкурса: признание в любви «Влюбленных миг возносит в век» (отрывок из литературного произведения), фотоконкурс «Карнавал любви!», танцевальная зарисовка «Ритм любви».

Безусловно, не обошлось и без конкурса блюд. Но не под банальным девизом «Путь к сердцу мужчины лежит через желудок». Это было «Меню влюбленных», в котором участники старались отразить культуру и традиции разных государств – России и Украины, Испании и Италии, США и Китая, Израиля и Индии.

К слову, весь конкурс был пронизан шармом этих стран. В том числе и творческий. Используя различные жанры сценического искусства, участники постарались изобразить обычаи, традиции, свойственные влюбленным выпавшей им по жеребьевке страны. Одним словом, были разыграны настоящие мини-спектакли, где молодежь дала волю фантазии и артистизму.

Кстати, по итогам конкурса были отмечены и самые яркие артисты. Лучшая женская роль, по оценке жюри, возглавляемого заместителем начальника Минского отделения белорусской магистрали Александром Хорошевичем, – у Веры Симутиной из вагонного депо, лучшая мужская – у Альберта Кржечковского из рельсосварочного поезда № 10. Команда «Драники» этого предприятия стала победительницей в конкурсе на лучший плакат-валентинку. Наивысшие оценки в фотоконкурсе «Такая разная любовь» отданы команде «Авантюристы», представлявшей объединенную станцию Орша. Они же победили в номинации «Экстремальные путешественники». Оршанские локомотивщики из команды «Елки-палки» названы настоящими первыми романтиками стальной магистрали, «спянной командой» – вагонники «Бульбаши», «любовной командой» признаны оршанцы из дистанции сигнализации и связи. Ребята из дистанции гражданских сооружений «Холодный кипятюк» доказали, что могут быть своими в любой стране, а выступление на протяжении всего вечера путевой команды «На посошок» создало «Новый бренд любви». Свой «Танцевальный тренд» создала сборная узла СНОП в составе ПМС-78, дистанций электроснабжения и защитных лесонасаждений.

Подобные конкурсы очень популярны у оршанских железнодорожников. Поэтому в зрительном зале, как правило, всегда аншлаг. По словам заведующей ДКЖ Татьяны Скряго, их проведение – не просто организация приятного времяпрепровождения. Это популяризация самодеятельного творчества среди работников железнодорожных предприятий, формирование художественного и музыкального вкуса участников конкурса и зрителей и, наконец, укрепление института семьи. Ведь участвуют в таких мероприятиях и приходят посмотреть яркое действо целыми семьями.

Награждения

96 работников Витебского отделения Белорусской железной дороги награждены дипломами и памятными сувенирами за активное участие в общественной жизни. Это и физкультурники, добившиеся хороших результатов на спортивных соревнованиях, и люди творческие, способные поразить своим талантом.

Голы, секунды,
голос звонкий

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Чествовали самодельные коллективы художественного творчества и активных физкультурников в Культурно-спортивном центре Витебского отделения. Прошло мероприятие на высоком уровне. Зрительский зал был забит до отказа. Представление и награждение лучших чередовались с выступлениями артистов Культурно-спортивного центра.

Благодарности за поддержку и активное содействие в организации и проведении спортивных и культурно-массовых мероприятий в 2017 году вручены также руководителям всех предприятий Витебского отделения дороги. Без их поддержки и понимания у подчиненных было бы гораздо меньше шансов проявить себя.



...И сквозь земную твердь

Согласно историческим данным, прорубать тоннели в скалах люди научились еще в каменном веке. Между тем новые свершения в области их строительства не перестают поражать, ведь для создания тоннелей приходится преодолевать целые толщи вод и горных пород.



1.

1. САМЫЙ ДЛИННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

В январе 2017-го в Швейцарии ввели в эксплуатацию Готардский базисный тоннель протяженностью 57,1 км. Он проходит прямо под Альпами, и на некоторых участках горы возвышаются над ним на 2,3 км.

Готардский базисный тоннель сделал путь через Альпы не только экологичнее, но и быстрее. Раньше преодолеть горы можно было по тоннелям: либо по старому Готардскому железнодорожному (15 км), либо по Готардскому автомобильному (16,9 км), но они уже не справлялись с объемом перевозок.

Теперь из Цюриха в Милан попадают на 50 минут раньше, ведь грузовые поезда разгоняются в новом двухпутном тоннеле до 160 км/ч, а пассажирские – до 250 км/ч.

ми, пещерами и панорамным видом на обрывы. Неудивительно, что самый длинный автомобильный тоннель в мире также располагается здесь.

Речь идет о Лердальском автомобильном тоннеле. Он имеет протяженность 24,5 км и проходит под скалами высотой 1,6 км. Автомобилистам, которые планируют пересекать через него Норвегию, необходимо учитывать, что разворотов здесь мало, а значит, долгие километры придется ехать в условиях особой освещенности. И тем, кто боится закрытых пространств, придется сложно.

Внести разнообразие в движение и снять напряжение водителей призваны три пещеры, которые делят тоннель на четыре примерно одинаковые секции. Здесь можно остановиться и отдохнуть.

Для безопасности через каждые 125 метров вдоль дороги расположены огнетушители, возле каждого второго установлен аварийный телефон. Воздух внутри очищают специальными установками.

Тоннель стоил около 113 млн евро и был построен в 1995–2000 годах. Он является частью автомобильной дороги E16 между Осло (столица Норвегии) и городом Берген и

ежедневно пропускает около 1000 машин. На выезде плавно перетекает в вантовый мост.

3. ГЛУБОКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

В 2013 году началась эксплуатация тоннеля, соединяющего европейскую и азиатскую части Стамбула и проходящего под проливом Босфор. Он является частью железнодорожного проекта «Мармарай»*, представляет собой гибридный тоннель и традиционного метро и пролегает на глубине 60 метров, являясь вторым по глубине в мире.

Благодаря Мармараю, длина которого по дну пролива составляет 1,4 км, пересечь Босфор можно всего за 4 минуты.

Строительство тоннеля началось в 2004 году, а завершилось только через девять лет,

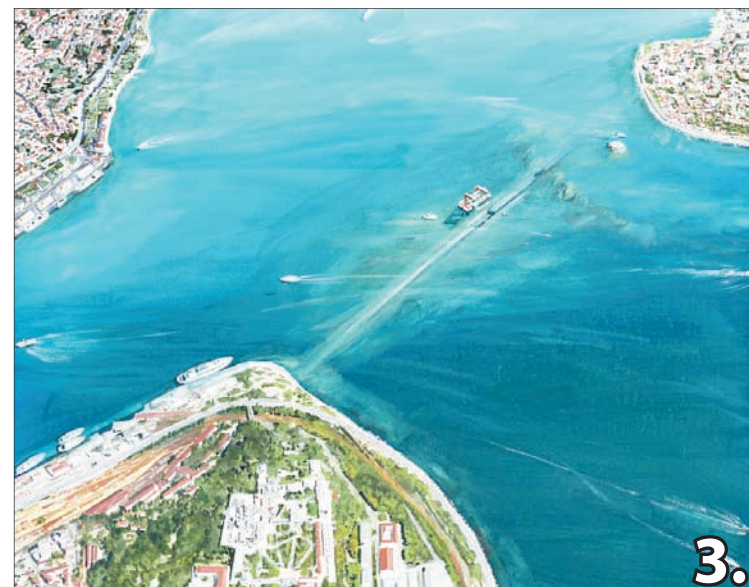
что связано с ценными археологическими находками, а также геологическими сложностями. Так, тоннелепроходчики обнаружили 40 тысяч важных находок, в числе которых – флотилия из 30 византийских судов. Расположение Босфора в сейсмически активной зоне (пролив находится в 16 км от Северо-Анатолийского разлома) обуславливает вероятность того, что в ближайшие 30 лет здесь произойдет землетрясение силой 7,5 балла по шкале Рихтера.

Тоннель состоит из 11 бетонных секций общим весом около 19 тысяч тонн. Их создавали на берегу в 40 км от места строительства, затем баржами доставляли до места и укладывали в дноуглубительную прорезь. Чтобы эффективнее противостоять сейсмической активности, свойственной данному региону, секции соединены гибкими резиново-стальными пластинами, а траншея, где они пролегают, засыпана слоем камней. Такая конструкция обеспечивает устойчивость к землетрясениям до 9 баллов по шкале Рихтера.

Пролив Босфор – один из самых загруженных водных путей в мире. На его берегах расположен Стамбул, являющийся наиболее крупным городом Турции и ее основным портом. Ежедневно через него проходит примерно 155 судов. Также через Босфор перекинуты два моста, по которым между

континентами переезжает до 200 тысяч автомобилей в день.

*«Мармарай» – проект по развитию железнодорожной сети Стамбула. Включает в себя подводный тоннель, соединяющий европейскую и азиатскую части города, а также модернизацию существующих пригородных линий. Название «Мармарай» полу-



3.

чилось от соединения двух турецких слов: *Marmara* – Мраморное море и *ray* – рельс.

4. РУКОТВОРНЫЙ ЛЕДЯНОЙ

Перенесемся в Исландию. Здесь несколько лет назад открыт самый большой рукотворный ледяной тоннель в мире. Находится он под одним из крупнейших ледников страны, который называется Лаунгйёкюдль и расположен на западе острова.

Общая длина тоннеля составляет 550 метров. Благодаря своему расположению, на глубине 30 метров, посетители объекта могут наблюдать, как снег постепенно сжимается, чтобы превратиться в часть ледникового льда.

Проект реализован двумя туристическими агентствами Исландии, чтобы показать всем желающим загадочный ледниковый голубой лед.

Путешествие по тоннелю начинается с поездки на 8-колесном грузовике к пещере, расположенной на высоте 1200 метров над уровнем моря. Дальше путешественники отправляются пешком изучать сам тоннель. Здесь даже есть часовня, где желающие могут сочетаться в браке.



4.



2.

Тоннель очень востребован: в день по нему проходит 260 грузовых и 65 пассажирских поездов.

Задуманный еще в 1947 году, он был построен в 1993–2016 годах и обошелся в 12,5 млрд долларов. Круглые сутки в строительстве тоннеля участвовало более 3,5 тысячи человек, используя как буровзрывной способ, так и четыре тоннелепроходческих комплекса. Строительство осложнялось высокой температурой: под землей она достигала +50 °С. Чтобы можно было продолжать работу, приходилось охлаждать воздух и закачивать его на глубину.

2. САМЫЙ ДЛИННЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ

Норвегия знаменита не только живописными фьордами, но и многочисленными тоннелями. В стране – десятки тысяч самых разнообразных путей сквозь горные породы: «спиральные», с круговым движением, перекрестками, транспортными развязка-

Россия

Электромобили приходят!

Сеть зарядных станций для электромобилей появится в Краснодарском крае. Концерн «Радиоэлектронные технологии», входящий в ГК «Ростех», администрация края и компания «Делимобиль» подписали трехстороннее соглашение о развитии электротранспортной инфраструктуры на территории данного региона.

«Сегодня Ростех реализует масштабную программу по развитию электрических зарядных станций по всей стране. Они проходят пилотную эксплуатацию в различных климатических зонах: в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Тюмени, Сургуте. Мы рассчитываем, что эти регионы вслед за Краснодарским краем присоединятся к нашей глобальной программе», – отметил заместитель генерального директора концерна Дмитрий Леликов.

Согласно трехстороннему соглашению КРЭТ развернет сеть зарядных станций «Фора» на территории региона и будет предоставлять услуги по зарядке электромобилей. Компания «Делимобиль» обеспечит проект автопарком электромобилей для запуска электрокаршеринга на территории Краснодарского края.

Инфраструктура электрозарядных станций будет развернута как в зеленых зонах и на природно-парковых территориях, так и на дорогах общего пользования в городах и населенных пунктах.

Гитара в салоне

«Аэрофлот» увеличил допустимые размеры музыкальных инструментов, которые можно перевозить в ручной клади, до 135 со 115 сантиметров по сумме трех измерений, сообщает перевозчик.

Компания ввела новые правила, пойдя навстречу многочисленным пожеланиям лучших музыкальных коллективов, составляющих гордость России. Это позволит перевезти большую часть инструментов в салоне воздушного судна.

Кроме того, «Аэрофлот» разрешает размещение в салоне гитар в качестве ручной клади, превышающих 135 сантиметров по сумме трех измерений, в зависимости от типа воздушного судна и технических возможностей при условии направления запроса пассажиром в авиакomпанию не менее чем за 36 часов до вылета.

В случае перевозки музыкального инструмента он является единственным местом ручной клади, допускаемым к перевозке в салоне.

Грузия – Армения

Мост...
На двоих

Его построит иранская компания Ariana Tunnel Dam Co., выбранная подрядчиком по кредиту Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР).

Новый мост, более широкий, заменит старый, которому уже несколько десятилетий. На строительство ЕБРР выделил кредит в 10,3 миллиона евро. Но иранцы пообещали уложиться в 7,4 миллиона.

Мост на границе Баграташен – Садахло слишком старый, и для его реконструкции необходимы были серьезные вложения. Поэтому правительства двух государств решили построить новое сооружение, соответствующее европейским стандартам. Старый мост можно привести в порядок, и, по мнению экспертов, он будет служить альтернативой в случае заборов или для быстрого пересечения КПП различными делегациями.

Уникальный в регионе армяно-грузинский проект «Мост Дружбы» будет введен в эксплуатацию в 2018 году. Одна половина сооружения будет находиться на территории Грузии, другая – на территории Армении. Стороны также разделили между собой и финансирование. Каждая будет выплачивать по 50% кредита.

Узбекистан

В этом древнейшем городе мира и третьем по величине и численности в Узбекистане начнут курсировать двухэтажные экскурсионные автобусы (даблдекеры).

Проехать
по Самарканду

Эта идея возникла после того, как подобный проект хорошо зарекомендовал себя в Ташкенте. Сегодня экскурсия по столице Узбекистана на двухэтажном транспорте длится два с половиной часа.

Автобусы будут оснащены аудиогидом, который на восьми языках сможет рассказать туристам о главных достопримечательностях Самарканда, его тайнах и легендах. В последующем курсирование даблдекеров, предоставляющих обзорно-экскурсионные поездки для туристов, будет налажено и в других городах республики.

В качестве даблдекеров должна использоваться техника китайского производителя Higer. Он не только является одним из мировых лидеров в производстве подобных автобусов, но и адаптировал их к условиям Узбекистана.

Туркменистан

500 пассажиров в час

Завершилось строительство международного аэропорта Туркменабад. Это третий наземный инфраструктурный объект гражданской авиации международного класса, построенный в рамках Национальной программы развития гражданской авиации Туркменистана на 2012–2030 годы.

Новый авиатранспортный комплекс административного центра восточного региона

расположен в 13 километрах от города, в непосредственной близости от автомагистрали Ашхабад – Туркменабад и железной дороги Ашхабад–Керки.

Теперь на территории Лебапского велаята сформирован крупный транспортный узел. Пропускная способность нового аэровокзала – 500 пассажиров в час. Здесь созданы оптимально комфортные условия для ожидания, быстрой регистрации и посадки.

Новая взлетно-посадочная полоса длиной 3800 метров и шириной 65 метров оснащена современными наземными средствами обеспечения полетов – светосигнальными и метеорологическими системами, системой посадки по второй категории ИКАО, которая позволяет обслуживать самолеты всех типов.

Ввод в строй нового международного аэропорта в Туркменабаде будет способствовать дальнейшему динамичному развитию авиации страны, активизации взаимовыгодных торгово-экономических и гуманитарных связей, туризма, интеграции в систему мировых хозяйственных связей.

Украина

В Южном появится
Западный

В морском порту Южный будет построена станция Западный берег. Ее возведут согласно краткосрочному плану развития железнодорожной инфраструктуры общего пользования до 2023 года, сообщает медиацентр «Магистраль» ПАО «Укрзалізниця».

Морпорт Южный находится в 30 км от Одессы, на западном берегу Аджалыкского лимана, расположенного в северо-западной части Черного моря. Имеет 19 грузовых причалов. Длина причального фронта – 4,946 км. Гавань является самой глубоководной в украинской акватории Черного моря.

Новая станция будет иметь 11 путей приемо-отправочного парка и столько же – сортировочного. Кроме того, предполагается развитие станций Черноморская, Береговая и Химическая.

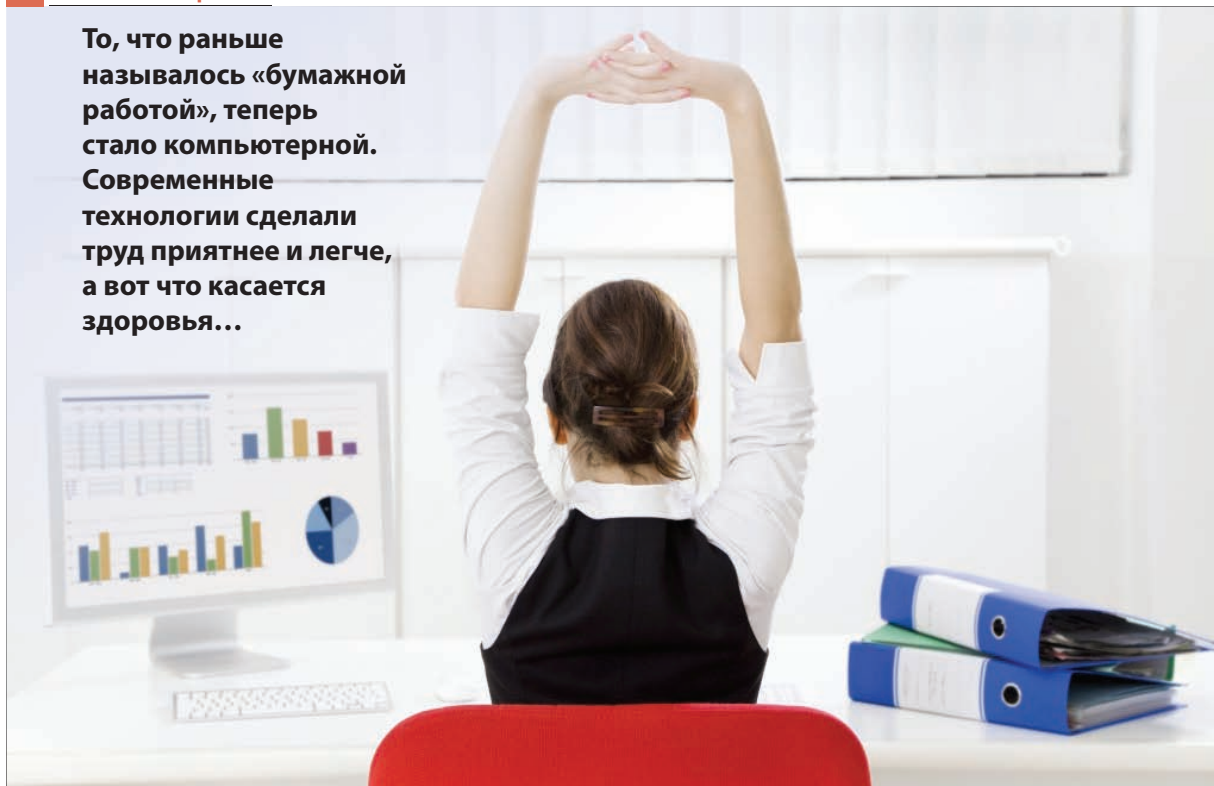
За пять лет планируется построить 89 станционных путей общей протяженностью 69,5 км, а также 62,5 км железнодорожных путей на участке Черноморская – Береговая – 22 км – Южная. Возведут 1,9 км железнодорожных искусственных сооружений, включая километровую эстакаду через Малый Аджалыкский лиман. В результате в 2023 году участок Черноморская – 24 км станет трехпутным.

Стоимость строительства железнодорожной инфраструктуры составит более 5,4 млрд гривен. В том числе около 1 млрд гривен в соответствии с другими проектами, которые вошли в перспективную план-схему развития порта.

Ожидается, что в 2023 году порт будет обслуживать до 139 пар поездов в сутки, а грузооборот железнодорожным транспортом достигнет 140,3 млн тонн: прибывать будет 120,6 млн тонн, отправляться – 19,7 млн тонн.

Советы врача

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



Гомо компьютерус и его ноги

Бухгалтер и программист рискуют занять варикозное расширение вен не меньше продавца и парикмахера, которые весь день работают стоя. Об этом ноги сообщают каждый вечер тяжестью и отеками, хотя на первый взгляд жаловаться им не на что.

Когда человек долго остается в положении сидя, мышцы нижних конечностей не работают, кровотоку в них замедляется – венозная стенка в результате теряет эластичность, ослабевает и деформируется. Пока пальцы бегают по клавиатуре, задайте работу и ногам: перекачивайте стопы вперед-назад и вправо-влево, «ходите» под столом на носках и пятках,

разуйтесь и цепляйте пальцами ног мелкие предметы.

Высоту стула необходимо отрегулировать так, чтобы сиденье приходилось на уровень коленных складок. Задняя сторона бедра должна лишь слегка давить на край стула.

Если давление будет слишком большим, сидеть вскоре станет неудобно. Кроме того, затруднится циркуляция крови в нижней части ног. Для уменьшения давления на заднюю сторону бедра удобна скамеечка для ног, к тому же они получают удобную опору. А вечером хорошо бы закинуть ноги куда-нибудь повыше...

Людмила НОВИК,

валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

Личность

Человек, объединявший нацию

Вышла в свет книга «Петр Машеров» известного белорусского писателя Славомира Антоновича, который работал в том числе и в редакции газеты «Транспортный вестник». Это четвертое издание, переработанное и дополненное. Посвящается 100-летию со дня рождения Петра Мироновича.

Вромане рассказывается о жизни и деятельности выдающегося государственного деятеля Советского Союза Первого секретаря ЦК Коммунистической партии Белоруссии Петра Мироновича Машерова, Героя Великой Отечественной войны и Социалистического Труда.

Это единственная книга, основанная на подлинных документах, архивных источниках, богатом историческом материале. Роман неоднократно переиздавался, дополнялся ранее засекреченной информацией из архивов КГБ. Читатель узнает об обстоятельствах гибели партийного деятеля советской эпохи XX столетия, трагических событиях, которые случались в нашей великой стране и республике.

Большой интерес представляют фотоматериалы из архива автора, многие из которых публикуются впервые.

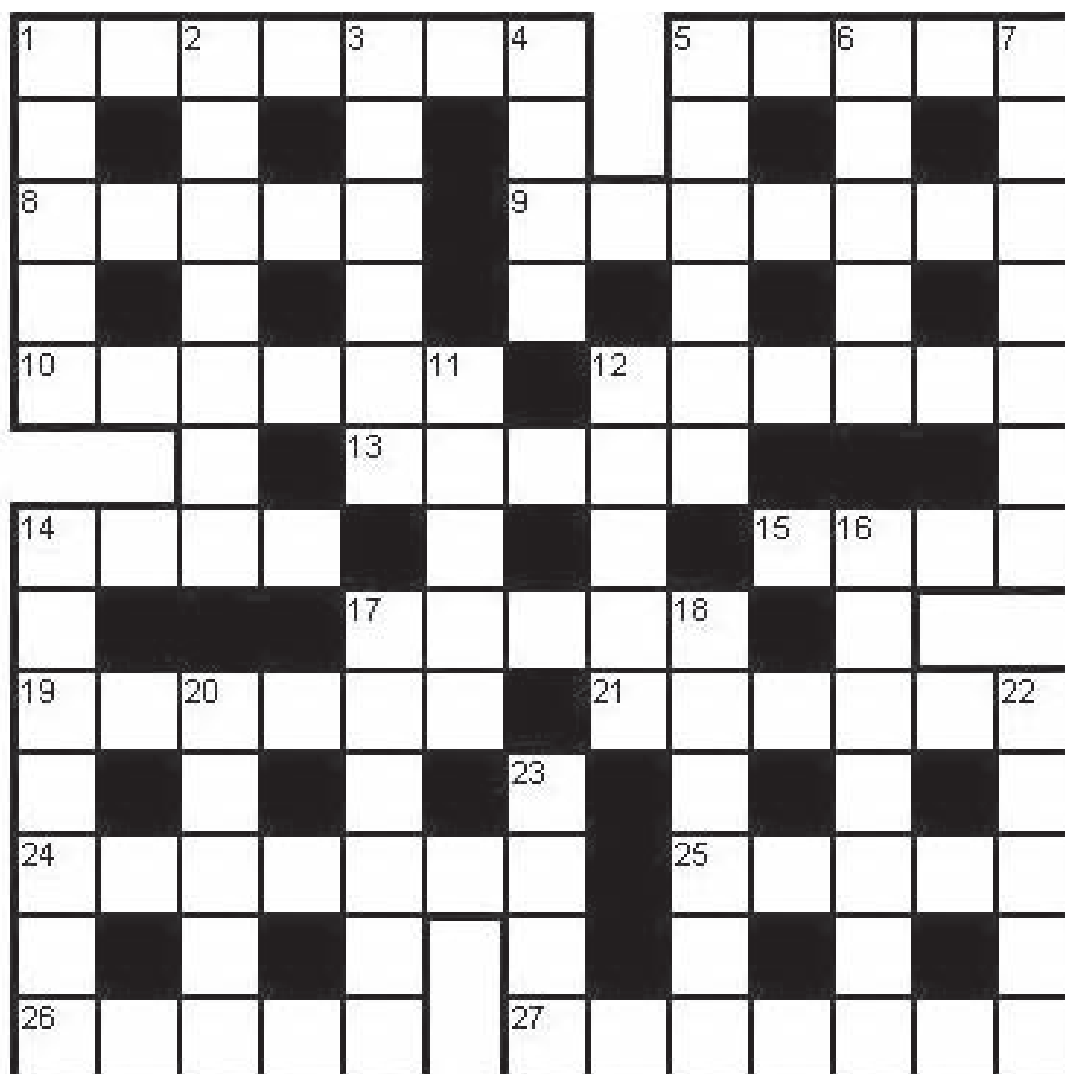


Проверь себя

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Типографский латинский шрифт с округленными контурами. 5. Президент Азербайджана. 8. Областной центр Беларуси. 9. Самая яркая звезда в созвездии Орла и 12-я по яркости – на небе. 10. Глава муниципального совета в Испании и некоторых латиноамериканских странах. 12. Столица Турции. 13. Небольшое, едва заметное различие. 14. Профессиональный налет на лице трубочиста. 15. Город в Гродненской области. 17. Французское озеро в департаменте Од. 19. В греческой мифологии: титан, отец Зевса. 21. Великий русский пианист. 24. В буддизме: высшая цель человеческих стремлений. 25. Полуночный жираф. 26. Столица государства Гана. 27. Домашнее животное из семейства верблюдов.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Благовоние от кашалота. 2. Трехстворчатое зеркало. 3. Рыба семейства акул. 4. Библейский персонаж. 5. Союз, объединение на основе договорных обязательств. 6. Остров, где Пенелопа ждала Одиссея. 7. Женское имя (греч.: дикарка). 11. Сорт крупных южных груш. 12. Больничная палата для самолета. 14. Музыкальный интервал. 16. Небольшая инструментальная музыкальная пьеса, вступление к торжеству, церемониалу. 17. Спесивец, заставляющий себя упрашивать. 18. Паста для паяния. 20. Грозный, грубый возглас вослед. 22. Верная супружница известного «перестройщика». 23. Декоративный сосуд изящной формы.

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ,
г. Витебск



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Антиква. 5. Алиев. 8. Брест. 9. Альпайр. 10. Альпайд. 12. Анкара. 13. Нюанс. 14. Сажа. 15. Лйда. 17. Лекат. 19. Кронос. 21. Рихтер. 24. Нирвана. 25. Окапи. 26. Аккра. 27. Альпака.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Амбра. 2. Трельяж. 3. Катран. 4. Адам. 5. Альянс. 6. Итака. 7. Варвара. 11. Дошес. 12. Ангар. 14. Секунда. 16. Интрада. 17. Ломака. 18. Тиноль. 20. Окрик. 22. Райса. 23. Ваза.

Конкурс

Верный друг



Номинация «Домашний любимец»

Сын нашей постоянной читательницы Роман Герловский и такса кроличья длинношерстная по кличке Мартин

Мартину – два с половиной года. По складу характера – холерик, а посему может немного и пошалить.

– Он скучает, пока я в школе, – поделился Роман. – Когда иду домой, то слышу его звонкий лай еще у входа в подъезд. Вечером мы много играем. Иногда мама называет нас шkodниками. Даже не знаю почему. Наверное, потому, что шумим. Но соседи не жалуются.

С рождения Мартин страдает серьезным заболеванием. Благодаря заботе и ласке хозяев пес растет жизнерадостным, готовым даже танцевать за любимое лакомство – копченые косточки.

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

У меня – две собаки. Можно ли представить на конкурс две фотографии, где я с каждым питомцем?

Можно. Но обратите внимание: после подведения итогов онлайн-голосования у каждого участника будут отдельные результаты. Суммировать их нельзя, даже несмотря на то, что на разных фотографиях изображен один хозяин.

Фотофакт

Этот списанный Ту-134 более четверти века простоял на садовом участке в немецкой деревне Грюнц. Летом 1991 года его приобрела семейная пара Бауманов. Супруги планировали открыть в самолете кафе, однако не смогли получить на это разрешение из-за слишком низкого потолка. В 2017 году Бауманы продали Ту-134 Музею авиации в Котбусе.

«Дойче Велле» пишет, что во времена ГДР самолет использовали для отработки антитеррористических операций.



Зимняя Олимпиада-2018

На высокой скорости

В столицу зимней Олимпиады в Южной Корее можно попасть по новой железнодорожной линии.

XXIII зимние Игры в южнокорейском Пхенчхане – на завершающем этапе. В главных стартах четырехлетия принимают участие спортсмены из 84 стран мира.

Беларусь на Олимпиаде представляют 32 атлета, которые борются за высшие награды в шести видах спорта: биатлоне, фристайле, конькобежном спорте, шорт-треке, лыжном и горнолыжном спорте. В их числе – лидер сборной трехкратная олимпийская чемпионка Сочи Дарья Домрачева, на счету которой – серебряная медаль этих Игр, а также призеры прошлых Олимпийских игр биатлонистка Надежда Скардино, фристайлисты Антон Кушнир и Алла Цупер и другие. Первую награду – золото – белорусской сборной принесла фристайлистка Анна Гуськова.

XXIII зимние Олимпийские игры продлятся до 25 февраля. В их программу впервые включены соревнования по сноуборду в категории биг-эйр, масс-старт в конькобежном спорте, командные соревнования в горнолыжном спорте и дабл-микст в керлинге. Разыгрываются 102 комплекта наград в 7 видах спорта по 15 дисциплинам.

На лицевой стороне медали – диагональные линии, символизирующие историю Олимпиад и решительность спортсменов. На оборотной – изображены спортивные дисциплины. Талисманы Олимпийских игр – тигренок Сухоран (в Олимпиаде) и медвежонок Пандаби (в Паралимпиаде).

Игры проходят на двух основных территориях: горной местности Пхенчхана (Альпенсия, Енпхен, Феникс-парк) и прибрежной – Каннына, одного из туристических центров

страны на берегу Японского моря. Большая часть соревнований проводится на горнолыжном курорте, туристическом центре мирового уровня в уезде Пхенчхан «Альпенсия».

Олимпиада-2018 удивила гостей новыми технологиями и обновленной современной инфраструктурой. Впервые в мире использован самый быстрый интернет – 5G, а найти маршрут туристам помогают роботы. Кроме того, столицу Южной Кореи с центром зимних Олимпийских игр-2018 связала новая высокоскоростная железнодорожная линия, открывшаяся в декабре минувшего года. Она позволяет поездам развивать скорость до 300 км/ч, поэтому дорога из международного аэропорта Сеула Инчхон прямо в Пхенчхан занимает 69 минут, а в олимпийский город Каннын – менее двух часов, что в два раза быстрее, чем раньше. Поезда проходят и через Сеульский вокзал.

Для новой линии, которая обошлась в 3,7 млрд долларов США, был создан отдельный бренд – Supreme Railways, а поезда именуется SRT. Поездка в них примерно на 10% дешевле, чем в поездах KTX с главного вокзала. Число рейсов высокоскоростных поездов в Южной Корее в результате увеличилось примерно на 40%.

Южная Корея является второй после России (Сочи) принимающей Олимпиаду страной, которая инвестирует миллиарды в новое железнодорожное сообщение.



Редакция газеты

TRANСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

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

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 21.02.2018
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 342 экз. Заказ 479.
 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

