

# ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

15 марта 2018 г., четверг, № 11 (6018)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

## Даешь интернет!



Ко II Европейским играм, которые пройдут в Беларуси с 21 по 30 июня 2019 года, Белорусская железная дорога планирует обеспечить беспроводной локальной сетью Wi-Fi весь современный моторвагонный подвижной состав: поезда серий ЭП и ДП. Кроме того, ожидается улучшение ситуации с интернетом и сигналом мобильной связи в поездах, курсирующих между Брестом и Оршей, Гудогом и Гомелем.

**В**первые белорусская магистраль запустила составы с бесплатным интернетом в 2016 году в двух семивагонных поездах межрегиональных линий бизнес-класса ЭП<sup>М</sup>, курсирующих между Минском и Гомелем.

Как отметил заместитель начальника пассажирской службы управления Белорусской железной дороги Александр Казачок, постепенно беспроводной связью будут оборудоваться пятивагонные поезда линий бизнес-класса, которые курсируют в разных направлениях. И один из них, в частности, уже в конце апреля. Так как монтаж внутренних сетей, усиливающего и передающего оборудования требует определенного времени, вывести из эксплуатации хотя бы один востребованный поезд достаточно сложно.

Сегодня в поездах межрегиональных линий ЭП<sup>М</sup>, согласно статистике, интернетом пользуется каждый второй пассажир, за исключением просмотра в режиме реального времени видео.

Говоря об улучшении сигнала мобильной связи в поездах, курсирующих из столицы до Орши, Бреста, Гудогая и Гомеля, Александр Казачок отметил, что появятся дополнительные вышки для покрытия участков, где связи нет или она не очень хорошая. Предварительные замеры уровня сигнала проведены снаружи и внутри поездов. Мобильные операторы подготовили планы по улучшению зоны покрытия. По возможности это будет сделано на инфраструктуре белорусской магистрали. В остальных случаях появятся дополнительные вышки. Об этом ведется договоренность с компаниями МТС и velcom.

## Прямая линия



17 марта 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**

## 15 марта – День Конституции Республики Беларусь

Действующая Конституция Республики Беларусь 1994 года является основным законом государства. На ее основе формируется вся система текущего законодательства, в ней определяется компетенция государственных органов.

## Разговор о важном

Международная конференция «Рынок железнодорожных услуг: логистика, экспедирование, тарифы» прошла на этой неделе в Минске. В ней приняло участие более 110 представителей железнодорожных администраций, транспортно-экспедиторских организаций, лицензированных перевозчиков. В ходе форума обсуждались вопросы развития и совершенствования рынка транспортных услуг, повышения качества обслуживания клиентов, сообщает пресс-центр БЖД.

Окончание на **стр. 2**

II квартал 2018 года



# Весна. Беларусь. Подписка

(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.

**Качество**

# Вот она пришла, весна...

**Пресс-конференция, посвященная подготовке республиканских дорог и улично-дорожной сети города Минска к эксплуатационному периоду, прошла 13 марта в Национальном пресс-центре Беларуси. Минтранс на встрече с журналистами представлял заместитель начальника главного управления автомобильных дорог Сергей Леончик, ГПО «Горремавтодор Мингорисполкома» – генеральный директор Денис Глинский.**

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Зима в этом году носит затяжной характер и даже в середине марта не хочет отступать. Тем не менее в Министрстве транспорта и коммуникаций разработан приказ о подготовке республиканских автомобильных дорог и производственных баз к весенне-летнему сезону 2018 года. В документе четко прописано, что необходимо сделать дорожным организациям, чтобы привести автотрассы в порядок после зимы. Республиканских автодорог, то есть тех, что обозначены литерами М и Р, в Беларуси – 16 тысяч километров. Основной упор делается на трассы в радиусе 50 километров от Минска.

Как заметил Сергей Леончик, сейчас идут преимущественно подготовительные работы. В первую очередь необходимо произвести очистку дорог от противогололедных материалов, убрать сигнальные веши и кольца подпора. Чтобы избежать на дороге паводковых ситуаций, открываются водопропускные сооружения. Проверяется состояние дорожных знаков, производится их очистка. Приводится в порядок территория площадок для отдыха, остановочных пунктов, полос отвода.

– Очень многие еще выбрасывают мусор из окон автомобилей, – посетовал заместитель начальника управления Минтранса. – Когда сходит снег, дорожные рабочие и мы, сотрудники центрально-

го аппарата, выезжая на субботники, каждый год собираем в полосе отвода вдоль дорог не одну тонну мусора.

Ежегодно на дорогах республиканского значения появляется и мелкая ямочность – порядка 1000 квадратных метров на сеть дорог. Этот показатель довольно стабилен для Беларуси. К 1 мая все дороги республиканского значения должны быть приведены в состояние готовности к эксплуатации в летний период.

В заключение Сергей Леончик с помощью представителей прессы призвал соотечественников ценить и беречь наши дороги, как ценят свои автобаны жители Европы, и создавать атмосферу нетерпимости по отношению к тем, кто пренебрегает правилами

культурного поведения в пути. Кроме того, он попросил участников движения быть очень внимательными, особенно в условиях плохой видимости, и заблаговременно предпринимать меры к снижению скорости транспортных средств. Ведь на проезжей части могут находиться в том числе и автомобили дорожной службы, которые постоянно патрулируют дороги, чтобы поддерживать на них порядок.

**Н**а балансе государственного производственного объединения «Горремавтодор Мингориспол-



кома» – свыше 22 миллионов квадратных метров столичной улично-дорожной сети и тротуаров. С начала года уже приведено в порядок более 7 тысяч, проинформировал Денис Глинский:

– Из-за колебаний температуры имеется сильная ямочность. Пока она низкая, приходится работать с литыми асфальтобетонными смесями. Но, как только столбик термометра поднимется выше 5 градусов, начнем применять горячие асфальтобетонные смеси. До середины мая вся ямочность в столице будет устранена.

На балансе ГПО «Горремавтодор» также более 100 мостов и путепроводов. На этот год запланирован капитальный ремонт с мо-

дернизацией моста через реку Свислочь по улице Машерова. Укрепят конструкции сооружения, расширят тротуары для пешеходов. Важно, что работы будут производиться без остановки движения транспорта.

Кроме того, на 14 мостах и путепроводах пройдет текущий ремонт с заменой асфальтобетонного покрытия, перильного ограждения, с оштукатуриванием, покраской и т.д.

В ведении «Горремавтодора» также Минская кольцевая автодорога протяженностью 53 километра. В этом году на участке от улицы Притыцкого до поселка Ждановичи запла-

нирована замена асфальтобетонного покрытия. Продолжится работа по укреплению обочин, начатая в прошлом году, а по предписанию ГАИ для обеспечения безопасности участников дорожного движения по оси дороги установят барьерное ограждение второй группы (в прошлом году произведена установка на участке около 10 км).

К II Европейским играм 2019 года на прилегающей к стадиону «Динамо» территории будет обновлено дорожное покрытие тротуаров.

Генеральный директор объединения заверил:

благоустройство затронет и другие улицы Минска, причем не только центральные, но и в спальных районах. Идет формирование программы, которая будет рассмотрена на сессии Мингорсовета в конце марта. После выделения финансирования во многих районах столицы пройдет текущий ремонт улиц с полной заменой асфальтобетонного покрытия. В 2017-м в микрорайоне Сокол таким образом обновили пять улиц, в этом году работы продолжатся.

Комиссией по безопасности дорожного движения при МГИК «Горремавтодору» также поручено к 1 сентября благоустроить подъезды к девяти минским школам. Ведутся проектные работы.

**Акции**

## «Стоп-заяц!»

**Акция под таким названием пройдет завтра на белорусской магистрали с целью повышения культуры проезда пассажиров в поездах. Инициатором ее проведения выступил отраслевой комитет ОО «БРСМ» дороги, сообщает пресс-центр БЖД.**

Представители магистрали организуют комплекс мероприятий по проверке наличия проездных документов (билетов) у пассажиров поездов региональных линий экономкласса. Контроль будет осуществляться на перроне при посадке или высадке из транспортного средства. Также участники акции раздадут пассажирам тематические памятки. Кроме железнодорожников, в мероприятии примут участие сотрудники отделов внутренних дел на транспорте.

За 2 месяца текущего года контролеры-ревизоры пассажирских поездов Белорусской железной дороги провели 9860 проверок в поездах городских, региональных, межрегиональных и международных линий, что на 685 проверок больше, чем за аналогичный период 2017-го.

За безбилетный проезд было оштрафовано 906 граждан, в отношении 182 безбилетных пассажиров составлены протоколы об административном правонарушении. В результате контроля в поездах взыскано штрафа и тарифа на сумму 21,9 тысячи рублей.

**Форум**

## Разговор о важном

Окончание. Начало на стр. 1

Открывая конференцию, первый заместитель начальника Белорусской железной дороги Игорь Шилев рассказал собравшимся о ситуации с грузовыми перевозками магистрали на данном этапе и работе, проводимой для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутреннем и внешнем рынках. Он отметил, что в настоящее время БЖД предпринимает активные действия по повышению привлекательности железнодорожного транспорта. Кроме того, принимаются меры по повышению скорости доставки грузов, совершенствуется взаимодействие с Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь с целью сокращения времени контрольных операций на внешних границах ЕАЭС, внедряются современные информационные технологии. Игорь Шилев отметил весомую роль экспедиторских компаний в процессе организации перевозок

грузов по Белорусской железной дороге. Сегодня около 45% от общих объемов перевозок осуществляется с участием экспедиторов.

В центре внимания на конференции были также вопросы формирования тарифной политики и маркетинговой стратегии в 2018 году, совершенствования технологии взаимодействия с клиентами, информационного обеспечения в целях повышения качества обслуживания и конкурентной привлекательности услуг железнодорожного транспорта.

Представители Белорусской железной дороги познакомили присутствующих с системой организации перевозочного процесса на стальной магистрали, а также проинформировали об итогах работы по перевозке грузов в международном сообщении в 2017-м и планах на 2018 год.

Так, по сравнению с 2016-м объем перевозок грузов составил 146,3 млн тонн, или 115,4%, на 19,5 млн тонн грузов перевезено больше, а грузооборот увеличен на 18,1% и выполнен на уровне 48,5 млрд т-км.

## Проекты

Повысить привлекательность.  
Транзитную

Благодаря реализации проекта по обустройству в перегрузочном парке станции Брест-Северный контейнерной площадки повысится ее пропускная способность, а вместимость вырастет с 500 до 2 тысяч контейнеров.

КОРИДОРЫ  
И ИНФРАСТРУКТУРА

По информации Белорусской железной дороги, предполагаемый объем инвестиций проекта составит порядка 8 миллионов долларов. Завершить работы планируется в 2018 – 2019 годах.

В целом для повышения транзитной привлекательности в стране реализуется комплексная программа. Она предусматривает развитие международных транспортных коридоров, повышение скоростей движения грузовых и пассажирских поездов, внедрение современных информационных технологий. К примеру, уже электрифицированы все железнодорожные участки II и белорусского отрезка IX общеевропейских транспортных коридоров, связывающих Азию с Европой, а также Балтийский с Черноморским регионом. При этом одними из важнейших элементов программы станут развитие инфраструктуры грузовых терминалов, расположенных на белорусско-польской границе, повышение качества логистических и транспортных услуг и создание благоприятных условий для работы всех субъектов хозяйствования. С учетом прогнозируемого роста контейнерных перевозок в направлении Восток – Запад – Восток основные работы ведутся по комплексному развитию именно Брестского железнодорожного узла.

Так, ежедневно по Беларуси курсирует восемь контейнерных поездов в сообщении Азия – Европа – Азия с маршрутной скоростью от 1160 до 1400 километров в сутки, а их длина может превышать 100 условных вагонов. За 9 месяцев 2017 года количество контейнерных поездов, проследовавших транзитом по Белорусской железной дороге из Китая в Европу, составило 1109, или 161,7% к аналогичному периоду

2016-го, из Европы в Китай – 759 поездов (201,9%).

## 65 – В ШИРИНУ, 600 – В ДЛИНУ

– На сегодняшний день в перегрузочном парке Брест-Северный активно идут подготовительные работы, которые позволят весной приступить к заливке бетонного основания, – рассказал начальник станции Эдуард Грузинский.

По его словам, подготовительный этап включает в себя, прежде всего, земляные работы:

– Снимается грунт плодородной почвы, затем укладывается подготовительная подушка.

Эдуард Владимирович подчеркнул, что уже сформировано техническое задание проектировщикам, а также полным ходом идет разработка проекта будущей контейнерной площадки.

Сейчас на территории терминала расположены три пары путей колеи 1520 и 1435 мм (44с–44е, 45с–45е и 9с–9е). Суть проекта заключена в переносе девятого пути на новую ординату и заливке бетонной площадки между 44е и 9с путями. Эта территория в ширину будет достигать 65 метров, а в длину – 600. Такова средняя протяженность европейского поезда.

На бетонной площадке разместят контейнеры для хранения, которые будут сортировать колесные перегружатели. Это также важное нововведение. Сегодня переработку контейнеров осуществляют козловые краны, один из которых, новый и высокотехнологичный, обслуживает две пары путей. К тому же выгрузка контейнера на площадку, сортировка, а затем погрузка на вагон другой колеи козловым краном занимают около 15 минут. Если же использовать козловые краны только для выгрузки и погрузки

контейнеров на площадку возле вагона, а колесные перегружатели – для сортировки контейнеров, то время обработки грузов можно сократить до 4 минут. Таким образом можно существенно увеличить перерабатывающую способность контейнерной площадки. Перегружатели станут оперативно доставлять контейнеры в отведенные для них секции на площадке, а затем также быстро доставлять их к поезду, когда грузов для определенной станции будет достаточно для целого состава.

Расширится и территория для хранения контейнеров. Сегодня предельная вместимость площадки составляет 500 контейнеров и уже не удовлетворяет объемам все возрастающего грузотопока.

## В ГОСТИ К НАМ

Важно помнить, что уже несколько лет подряд наблюдается тенденция роста потока грузов, проходящих через станцию. Кроме того, такой вариант развития событий активно обсуждался в Бресте на достаточно высоком уровне. Так, в 2016 году прошло расширенное совещание представителей Международного союза железных дорог, голландского города – побратима Бреста Курвордена, Брестского отделения БЖД и Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси, во время которого как раз и рассматривались очевидные преимущества железнодорожных перевозок перед морскими. Гости из Европы тогда высказали заинтересованность в поиске выгодных альтернатив морским перевозкам из Китая. Причина – в их чрезмерной длительности. Так, путь из китайских провинций в один из самых востребованных портов Европы Роттердам достигает 45–60 суток.

В то же время первый заместитель начальника Брестского отделения дороги Игорь Жерело рассказал, что поезда из Поднебесной доходят до города над Бугом в среднем за 12–15 суток. Как видим, преимущества очевидны.

Перспективы Бреста в качестве важного транспортного узла увидели и потенциальные инвесторы из Европы, заинтересованные в долгосрочных инвестициях. После введения многими странами платных дорог международные перевозчики обратили свое внимание на железнодорожные перевозки, которые в нынешних условиях видятся им более перспективными, чем автомобильные.

Неслучайно именно в 2016 году переработка контейнеров на станции Брест-Северный достигла отметки в 66 тысяч, что стало самым высоким показателем за последние 10 лет. Однако, как показало время, это был не предел.

Предыдущий рекорд 2012 года – 60 921 контейнер – был побит за счет повышенного спроса на контейнерные перевозки именно из Китая в Европу и обратно.

Позапрошлый год для работников станции стал успешным в выполнении производственных показателей. Основными из них стали погрузка и выгрузка. За 2016-й погрузено свыше 37 тысяч вагонов (рост составил 18,8%), выгружено более 27 тысяч (рост – 39,2%). Железнодорожники улучшили показатели простоя вагонов под одной грузовой операцией, производительности локомотива, производительности труда, вырос ваганооборот.

Не подкачал и 2017-й, за который через станцию прошло более 100 тысяч контейнеров, где львиную долю составил китайский контейнерооборот.

По словам начальника станции Брест-Северный Эдуарда Грузинского, из проследовавших с Запада на Восток 70 тысяч контейнеров китайские грузы составили 43 тысячи (61%). Они шли по трем направлениям: около 60% из них следовали в Китай, через Казахстан и по 20% через Россию и Монголию.

В проследовавших с Востока на Запад грузах (30 тысяч контейнеров) 12 тысяч были китайскими (39%). Не будем забывать, что эти цифры отражают грузы, которые перегружены именно в Бресте, а часть контейнеров прошла в Польшу без перегрузки в городе. По данным за 2017 год, с Востока на Запад проследовало более 100 тысяч контейнеров, 81 тысяча из них – китайские.

## ПЛЮС МОДЕРНИЗАЦИЯ

Безусловно, увеличение пропускной способности станции невозможно без модернизации техники. Так, на лето запланирована покупка второго современного козлового крана. Два высокотехнологичных крана смогут не только оперативнее обслуживать две пары путей, но и будут «выносливее» старых. У современных допустимое значение силы ветра значительно выше, чем у старых. В наши дни, как известно, перегрузка контейнеров идет практически в любую погоду, и только сильный ветер может стать препятствием в работе.

В планах – приобретение двух колесных перегружателей. Естественно, к моменту запуска площадки в штатном режиме будет обновлено и программное обеспечение, которое позволит автоматизировать процесс перегрузки, не тратя драгоценного времени на ручной подбор контейнеров.

– Компьютер будет предлагать решение задачи, поставленной оператором, ориентируясь на минимальную затрату времени и энергоресурсов, – отметил Эдуард Владимирович.

Основные работы запланированы на весну и лето. Тогда будут произведены заливка площадки бетоном и перенос девятого пути.

– Важно произвести эти работы таким образом, чтобы не нарушить производительность терминала. Перенос можно осуществлять тогда, когда часть работы возьмут на себя колесные перегружатели, – рассказал Эдуард Грузинский, добавив, что ввод в строй новой площадки планируется осуществить до конца этого года.

Дмитрий КУХАРЧУК

## Только цифры



Хорошее  
начало  
года

Белорусской железной дорогой за два месяца года, по предварительным данным, перевезено 24,1 млн тонн грузов (120,3% к аналогичному периоду 2017-го) и более 10 млн пассажиров.

За февраль ожидаемый объем перевозок грузов составляет 12 млн тонн, или 113,7% к уровню февраля прошлого года, сообщает пресс-центр БЖД.

По оперативным данным, за первые два месяца текущего года белорусская магистраль обеспечила погрузку порядка 14 млн тонн грузов, или 122,3%. В прошлом месяце погрузка грузов по дороге составила 113,2% к уровню февраля 2017-го.

Кроме того, выполнение показателя «тарифный грузооборот» – почти 4 млрд тарифных тонно-километров, или 113,9% к февралю прошлого года. За январь – февраль тарифный грузооборот возрос на 21,6% по сравнению с аналогичным периодом 2017-го.

Объем пассажирских перевозок в течение двух месяцев обеспечен во всех видах сообщений. Перевезено 10,3 млн пассажиров, или 101,7% к январю – февралю 2017 года. Пассажирооборот составил 830 млн, или 100,8%.

# Переломка

**Закон наркобизнеса гласит: «Вначале надо посадить на иглу, а затем – качать прибыль». Примерно так поступали и частники, когда создавали, по сути, альтернативную сеть перевозок людей между городами страны. Многие «нерегулярщики» начинали с банального перехвата пассажиров на ближних подступах к автовокзалам. После разрозненные владельцы микроавтобусов зарегистрировались индивидуальными предпринимателями, наняли на работу водителей, объединились в сети под громкими вывесками и стали зазывать народ через сайты в Интернете. Привлекая людей качеством услуг и доступными ценами, они наращивали объемы перевозок и заставляли уходить с автовокзалов не только пассажиров, но и других перевозчиков, которые работали на этом рынке не один год. Все шло к монополизации рынка автомобильных междугородних перевозок под вывеской всевозможных «экспрессов» и «губерний». Изменения в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» позволяют переломить эту тенденцию.**

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

## ПОЕДЕМ – ПОДОЖДЕМ

Многие нерегулярные перевозчики прекратили регулярно возить людей из точки А в точку В. Хотелось бы, конечно, чтобы коллеги были более точны в терминологии. В Интернете, со страниц газет и в эфире телеканалов зазвучало зловещее слово «забастовка». Однако о какой забастовке может идти речь, если перевозчик, заявляющий, что он нерегулярно выполняет пассажирские рейсы, перестал выполнять их регулярно? Он по-прежнему осуществляет их в том объеме и по тем маршрутам, которые для него в данный момент более интересны. Кстати, и вообще может не работать в какой-то период. В этом – суть нерегулярных перевозок.

Расписание движения микроавтобусов, которое было на сайтах перевозчиков, и ранее ими самими считалось условным. Все зависело от пассажиропотока. Собрались люди – поехали, не собрались – подождем. В сообщении между Минском, областными центрами и крупными городами в последнее время заказы принимало несколько альтернативных диспетчерских служб, которые в экстренных случаях передавали своих пассажиров друг другу по принципу взаимозачета. Частники старались не возить воздух, что делало бы их работу невыгодной. Фейковое расписание на сайтах в Интернете, а по сути, отсутствие четкого графика, не раз выручало нерегулярных перевозчиков в судебных разбирательствах, где их как раз таки пытались обвинить

в том, что они незаконно выполняют регулярные рейсы.

Как правило, микроавтобусами нерегулярных перевозчиков пользовались студенты – их подкупали стоимостью услуги, бесплатный Wi-Fi и скорость движения. А также жители небольших городков, нашедшие работу в областных центрах и Минске (перевозчики учитывали их запросы по времени отправления), командированные (у деловых людей – каждая минута на счету). Эти категории людей стали «передовым отрядом» организованных «нерегулярщиков» в отстаивании своих интересов. За последние несколько лет именно их удалось посадить «на иглу» – скидками для постоянных клиентов, подбором на удобных остановках в нужное время, высадкой в правильных, с их точки зрения, местах...

«Мы ждем перемен!» – восклицал когда-то Виктор Цой. На самом деле люди в своем большинстве перемен не любят. Все, что нарушает сложившийся уклад, обычно воспринимается в штыки. Отсюда и призывы: верните привычные маршрутки из Полоцка в Минск! Список населенных пунктов можно перечислять и дальше. Понять возмущение людей, которые лишились привычной для них услуги, легко. Собственно, на это и рассчитывали «нерегулярщики». Такие их действия похожи на шантаж: «Без нас вы не справитесь!»

## «БЛА-БЛА-КАР» ХУЖЕ?

Об изменениях в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» было известно давно. Примерно

за две недели до вступления в силу документа в законную силу по инициативе филиала Транспортной инспекции по Витебской области состоялась встреча с перевозчиками, выполняющими перевозки пассажиров



На стоянке Витебского автовокзала.

по договорам фрахта, читай: «нерегулярщиками». Начальник отдела контроля транспортной деятельности Константин Рой доступно проинформировал собравшихся о грядущих изменениях и порекомендовал им обращаться к «Оператору перевозок», чтобы с 23 февраля продолжать свою деятельность в новом режиме. Времени было достаточно, чтобы не только это сделать, но и выбрать для себя наиболее приемлемое расписание. Думаете, кто-то после этой встречи побежал к «Оператору перевозок» и директору Витебского автовокзала? Увы... «Нерегулярщики» надеялись, что под нажимом пассажиров закон удастся «открутить» назад. Более того, они считали, что работают по закону.

– Вы бы лучше обратили внимание на другое. Мы платим налоги, наши автомобили проходят техосмотр, а водители – предрейсовое медосвидетельствование. Мы сами разрабатывали расписание и возим

стись за право осуществлять пассажирские перевозки, за право победить в тендере, а не после... После нужно четко работать на заявленном маршруте. И речь о вытеснении частных перевозчиков с рынка не идет. Всем им предложено работать наравне с предприятиями коммунальной собственности и теми частниками, которые ранее работали с автовокзалов. Более того, они по-прежнему могут конкурировать и в ценовой политике.

– Один из перевозчиков от нашего автовокзала возит людей из Витебска до Минска за 9 рублей. Это дешевле, чем ипэшники «Северного экспресса», – приводит довод директор филиала «Автовокзал» ОАО «Витебскоблавтотранс» Владимир Кудёлка. – Никто не запрещает частникам устанавливать свои цены, как и подбирать людей на остановках по пути следования автобуса или высаживать их в определенных местах в пунктах



«Нерегулярщики» пока в раздумье.

людей по удобным для них маршрутам. Мы ни от кого не прячемся. А через интернет-платформы «Бла-бла-кар» и «Попутчики» водители на разбитых машинах по ценам ниже рыночных возят людей совершенно нелегально, – говорил с болью за свое дело перевозчик-фраховик.

Это уже картина Репина «Приплыли!». Люди, которые работают в «серой» зоне, жалуются на тех, кто, по их мнению, нарушает закон еще больше.

Но если относиться к этому фрагменту диалога серьезно, то можно невооруженным глазом увидеть конкурентную борьбу за право возить людей. Диспетчерские службы под вывеской «экспрессов» выразили желание убрать с рынка конкурентов, которые для заманивания пассажиров используют альтернативные платформы в Интернете.

Конкуренция в любом виде бизнеса – это двигатель прогресса. Монополизация рынка ведет только к росту цен и снижению качества услуг. Эти аксиомы я повторяю для того, чтобы подвести к мысли: новой редакцией Закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» государство как раз таки устанавливает правила игры, где конкурентная борьба должна ве-

назначения. Автовокзал не загружен на треть от своей проектной мощности. Места хватит для всех.

## ВОКЗАЛ БЕЗ ЗАЗЫВАЛ

На Витебский автовокзал я приехал накануне больших мартовских выходных. Первое, на что обратил внимание: от входа в здание исчезли зазывалы, агитирующие проехать с ними до ближайших райцентров.

– Нам удалось выдворить их за пределы территории автовокзала с помощью милиции, а также силами сотрудников нашего предприятия и водителей. И сразу продажа билетов на внутриобластных перевозках поползла вверх. Да и санитарная обстановка улучшилась, – не скрывает своей победы Владимир Кудёлка.

...Автовокзал жил своей жизнью. Отправлялись автобусы по пригородным и внутриобластным маршрутам. На стоянке автобусы дожидались своего часа отправления. Работали кассы, многочисленные киоски: аптечные, газетный, с напитками и шоколадками. В кафе на втором этаже люди за столиками вели неторопливые беседы. Во всем чувствовалась основательность и цивилизация, чего не скажешь об отправ-

Унитарное предприятие  
«Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия»  
приглашает к сотрудничеству

## ПЕРЕВОЗЧИКОВ

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

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

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

УНП 100373962

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

лении с остановки на улице Кирова или стоянки у железнодорожного вокзала, где каждый потенциальный пассажир, кроме всего прочего, рискует угодить под проезжающую мимо машину.

**ОТТЕНКИ «СЕРОГО»**

Конкуренция за жетон. По-другому, за право работать. Именно так называется это понятие в условиях цивилизованного рынка. И в каждой цивилизованной стране пассажирские перевозки жестко регулируются государством. Зачем? Просто все остальные методы конкурентной борьбы приводят к хаосу, что недопустимо при организации перевозки людей. Возможность их беспрепятственного перемещения в пределах страны – это еще и показатель экономического развития. Есть профессии, представители которых просто вынуждены мотаться между городами и весями. В Интернете уже высказались люди, которые с помощью фрахтовщиков добирались на работу в Витебск, Минск, другие города. Что мешает организовать для них те же самые условия с учетом внесенных изменений в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»? Ничего. Кроме желания по-прежнему работать по «серым» схемам, где скрывается реальная выручка.

Четкое расписание, когда перевозчик везет даже двух пассажиров, – это надежность. Это уверенность, что, выехав в определенное время из одного города в определенное расписанием время, будешь в нужном населенном пункте. Несмотря на погоду, желание других ехать этим

МАЗ, – следствие недосыпания водителя и превышения им скоростного режима. Кстати, на момент этого ДТП, в котором, к счастью, пострадал только один пассажир, за водителем числилось 15 действующих административных правонарушений, девять из которых связаны с нарушениями скоростного режима.

**ВАШ ВЫБОР, СЭР!**

Как бы там ни было, а фрахтовщикам, многие из которых продолжают работать по «серым» схемам, придется делать выбор. Для них тоже наступила ломка привычного построения бизнеса.

Как заявил заместитель генерального директора ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергей Залесский, в предпраздничные, праздничные и выходные дни билеты с автовокзалов Витебска, Полоцка и Новополоцка продавались без ограничения ведомости. Вместо микроавтобусов, когда требовалось, ходили большие комфортабельные автобусы, если нужно – дополнительные. Из Новополоцка в Минск вместо одного отправления стало десять, из Полоцка в Минск вместо трех – девять, из Витебска в Минск – двенадцать. Если ипэшники, работавшие под вывеской различных «экспрессов», не будут работать, их места так или иначе займут другие перевозчики. При этом, как подчеркнул Сергей Залесский, ОАО «Витебскоблавтотранс» не ставит перед собой цели монополизировать позиции на этом рынке.

– Когда частные фирмы включатся в регулярную перевозку, у нас будет полная

## На станции сойти... и сразу сесть в автобус!



**В который раз столкнулась с проблемой «перекошенного» сервиса в райцентре, находящемся в некотором отдалении от железнодорожной станции. Городков с подобным расположением в Беларуси немало, но далеко не во всех столь сильна привязка населения к железной дороге, как в Толочине. Он находится на пути между Минском и Оршей, вблизи очень оживленной, а главное, востребованной стальной магистрали. Неудивительно, что большинство жителей предпочитает добираться в крупные города поездами. Особенно экономкласса – удобного и доступного по цене. Возвращаются, как правило, с сумками. И каждый раз сталкиваются с проблемой – нестыковкой в расписании городского автобуса и железнодорожного транспорта.**

**Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»**

**Е**сли вы прибываете на станцию Толочин, скажем, в 15.20, то, выходя из дизеля на платформу, приготовьтесь к длительному ожиданию (1 час и 19 минут!) очередного рейса автобуса № 1, курсирующего по кругу от толочинского центра через железнодорожную станцию снова-таки к центру. И все потому, что предыдущий ушел отсюда полупустым в 15.08. Кто налегке, топает помаленьку несколько километров домой. Иных встречают родные или друзья на личном автотранспорте. Ну а самые невезучие кукуют в ожидании общественного транспорта с очень неудобным для граждан расписанием.

– Мы не в состоянии подгонять автобусы ко всем пассажирским поездам, удается только к следующим из Минска электричкам, на которых прибывает больше людей. К вечеру мы обязаны обеспечить доставку работников местных предприятий домой, а потому расписание автобусов связано, прежде всего, с производственной необходимостью, – прокомментировала ситуацию исполняющая обязанности начальника службы эксплуатации Толочинского АТП № 11 Татьяна Шадькова.

Впрочем, еще раз пересмотреть расписание она все же пообещала. Звонок Татьяны Васильевны на следующий день прозвучал как подарок к весеннему празднику всем толочинским женщинам. И в первую очередь немолодым, для которых пеший путь от станции до райцентра особенно сложен.

– Мы изыскали возможность откорректировать старый график движения городского автобуса № 1. Передаем наше предложение для утверждения в райисполком. Для полного оформления документов потребуется некоторое время, но к середине марта, думаю, вопрос решится окончательно: автобус будет следовать по новому графику и забирать прибывающих из Орши пассажиров точно так, как прежде подъезжал к прибытию электричек из Минска, – сообщила Татьяна Шадькова.

В условиях обострившейся борьбы на рынке транспортных услуг такие коррективы весьма актуальны. Важно, чтобы не только словом, но и делом транспортные предприятия доказывали: они способны обеспечить сервис, в котором действительно заинтересовано население.



На пассажирских терминалах созданы комфортные условия.

рейсом и выгодность или невыгодность его для владельца маршрута. А еще желательность при формировании расписания учитывать стыковку рейсов, чтобы люди могли с наименьшими потерями во времени перемещаться по стране. Время сегодня тоже дорогой ресурс, который никому не хочется тратить на ожидание.

**А ПРО БЕЗОПАСНОСТЬ...**

Как-то я проехал на маршрутке из Витебска до Минска за три часа, включая остановку на кофе-паузу и сбор денег под Лепелем. Учитывая, что сидел впереди и наблюдал за дорогой, в какой-то момент мне показалось: вся наша команда пассажиров участвует в соревнованиях по автотралли. В определенный момент даже восхитился, когда наш водитель лихо обогнал фуры, в то время как другие пассажиры хватались за сердце. Нежелание бывших фрахтовщиков за 200 рублей установить навигационное оборудование – это не финансовый вопрос. Это – вопрос контроля. В том числе и скоростных режимов. А еще – вопрос контроля соблюдения режима труда и отдыха. Сентябрьская авария в Лепельском районе, когда маршрутка с 15 пассажирами врезалась в попутный

информация по количеству транспортных средств. И мы сможем спрогнозировать рынок и провести его квотирование, оценить вместимость подвижного состава. Затем выдадим временные разрешения, после чего проведем конкурс согласно постановлению Совмина. В нем смогут участвовать частные перевозчики, – говорит заместитель директора предприятия «Оператор перевозок» Алексей Долгий. – Мы не заинтересованы в монополизации рынка как отдельными частными перевозчиками, так и государственными. На данный момент к нам с заявлениями по переводу из нерегулярного сообщения в регулярное обратилось восемь перевозчиков. Однако дальше заявлений дело не сдвинулось. Большинство из них чего-то ждут. Хотя надо не ждать, а приступить к нормальной работе. Так поступил один из частных перевозчиков, который со 2 марта заключил договор на регулярные перевозки пассажиров по маршруту Витебск – Полоцк – Новополоцк – Минск и обратно. Ранее он выполнял нерегулярные рейсы.

Ломка – это всегда трудно. Но без этого не обойтись. Особенно трудно ломать сознание.

# ИДУЩИЙ ВПЕРЕДИ

**Нас всегда притягивают неординарные люди – творческие, мыслящие иначе, чем другие. Они интересны своими размышлениями о жизни, не боятся быть первопроходцами и действовать смело. Именно таким, на мой взгляд, является Александр ДРАПЕЗА, директор Гомельского представительства страховой компании «ТАСК». 16 марта Александр Леонидович отметит свое 60-летие.**

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

## ФИГУРА ЗНАКОВАЯ

Наверное, в жизни каждого человека присутствуют те, кого можно назвать знаковой фигурой. Эти люди меняют вектор нашей жизни, и что бы ни происходило потом, их значимость будет ощущаться всегда. Для Александра Драпезы на заре его молодости такими стали уже покойные начальник Брестского областного управления автомобильного транспорта Павел Левыкин и его заместитель Василий Кулинич, позже – бывший председатель Гомельского облисполкома Александр Якобсон. Выпускник Могилевского машиностроительного института Драпеза по распределению приехал в Брест. В должности старшего инженера ПТО Брестского областного управления транспорта освоился быстро. Несмотря на возраст, показал себя грамотным, трудолюбивым, способным не только выполнять поставленные задачи, но и предлагать интересные пути их решения, к тому же не боялся брать на себя ответственность. Все эти качества сразу были подмечены и одобрены руководством. Спустя три месяца молодому специалисту предложили должность главного инженера в грузовом автопарке Микашевичей.

– 13 февраля 1981 года жена собрала чемодан, и я уехал на новое место работы, – вспоминает Александр Леонидович. – И вот сижу, вчерашний студент, в своем новом кабинете и думаю: вроде бы и власть есть, а с чего начинать, не знаю... Заходит Василий Михайлович Кулинич и говорит: «Сиди, Александр, жди. Придут, спросят. Отвечать старайся правильно». ... Ион, и Павел Левыкин всегда видели, кто из специалистов на что способен. Работников не просто назначали на должности, а сопровождали их в работе, помогали, поддерживали, контролировали. Тот их стиль и методы работы с кадрами я взял на вооружение и всегда применял.

## ПРОСТО РАБОТАЛИ...

За годы работы в микашевичском автопарке сначала в должности главного инженера, потом директора Александру Драпезе удалось многое. В частности, было проведено техническое перевооружение предприятия: все устаревшие КРАЗы поменяли на высокопроизводительные БЕЛАЗы. Организовали круглосуточный режим работы, серьезно нарастили объемы перевозки грузов, навели идеальный порядок на территории и в ремонтной зоне.

– Мы грязи на колесах БЕЛАЗов возили больше, чем кто-то грузов. Если в парке происходил какой-то сбой в работе, то он отражался на показателях объединения. Это был большой, тяжелый труд всего коллектива, – рассказывает Александр

Леонидович. – Перед нами ставили задачи, и мы, несмотря на трудности, их выполняли, проявляли инициативу, смекалку. Можно сказать, работали за идею, на будущее, на имидж родного предприятия.

Помню, в наши ремонтные мастерские заглянул министр транспорта и коммуникаций Михаил Иванович Боровой. Зашел и видит стоящие в ряд огромные БЕЛАЗы – чистые, даже грязи на колесах не было. Прошел в бытовые помещения, а это почти 300 квадратных метров, где все ремонтировалось, шилось, стиралось. Поинтересовался, сколько человек здесь работает. Отвечая: два. Он удивился. Посмотрел территорию, спрашивает: «Столько техники, такие большие объемы работ, и такой идеальный порядок!» Я даже не знал, что ответить... Мы просто работали.

И впереди этой большой работы всегда шел Александр Драпеза.

По жизни, в любом важном и ответственном деле. Взять хотя бы Чернобыль. Пришло указание срочно отправить в 30-километровую зону четыре грузовика – возить асфальт из Житковичей в загрязненную радиацией деревню Бабчин Хойникского района. Трех нашли, четвертого – нет. 28-летний главный инженер выручил коллектив: сел за руль автомобиля и возил асфальт в чернобыльскую зону наравне с другими водителями...

## В НОВОМ ФОРМАТЕ

Очередной этап в жизни Александра Драпезы наступил после назначения генеральным директором РАУП «Гомельоблавтотранс». В этой должности он трудился восемь лет:

– Помнится, на работу из Микашевичей в Гомель я ехал целых два дня. По пути ознакомился с автопарками в Житковичах, Лельчицах, Наровле, Ельске, Мозыре, Калинковичах, Хойниках, Брагине и Лоеве. Признаюсь, после своего предприятия в Микашевичах все, что увидел, повергло меня в уныние. Но я – человек действия, поэтому засучив рукава взялся за работу. Приоритеты отдавал обновлению «убитого» подвижного состава, наведению порядка на производственных базах, повышению культуры обслуживания пассажиров. Я всегда говорил: давайте будем помнить, что платят нам деньги пассажиры. А значит, мы должны работать для них добросовестно. Надо помнить, моя настойчивость и доводы в пользу активного обновления парка автобусов были услышаны и возымели действие. При поддержке председателя облисполкома Александра Якобсона в 2004 году «Гомельоблавтотранс» сумел приобрести 130 новых МАЗов большой вместимости, из них 33 автобуса доставились Гомельскому автобусному парку № 6. Мы наконец убрали с го-



родских улиц чадающий, дымящий, изношенный подвижной состав: ЛАЗы и «Икарусы». Это была победа! Обновление подвижного состава по области ежегодно составляло 10% и более. На борту всех автобусов появилась надпись, определяющая принадлежность к предприятию: «Гомельоблавтотранс». Люди сразу почувствовали перемены и в культуре обслуживания, и в дисциплине следования по маршрутам.

Для своих передовиков мы разработали Положение о нагрудном «золотом» знаке «Гомельоблавтотранса». Он действует и сейчас. Улучшилось также материально-техническое положение предприятия. Да что говорить: сделано было многое! И главное, нам удалось разработать новый формат функционирования транспортной системы Гомельской области.

## НА БЛАГО КОЛЛЕКТИВА

– Я горжусь тем, что сегодня могу проехать по Гомельщине и поклониться тем памятным и святым для меня местам, которые вместе с коллективом ОАО «Гомельоблавтотранс» мы создавали, – продолжает Александр Леонидович. – Это каплица, которую построили рядом с лагерем смерти «Озаричи», церковь в деревне Куритичи и памятник воинам Советской Армии в деревне Новоселки Петриковского района. Еще когда я работал на Брестчине, мы воздвигли памятник сорока четырем жителям деревни Волосовичи, которые ушли на фронт и погибли. Я глубоко убежден: наши традиции надо беречь и приумножать, а историю страны, как и отдельно взятого предприятия, – помнить и чтить.

Бывая в те годы на многочисленных культурных и спортивных мероприятиях ОАО «Гомельоблавтотранс», я не переставала удивляться жизнелюбию, энергии и напористости генерального директора. Казалось, Драпеза способен воплотить в жизнь любую идею. Весь коллектив регулярно участвовал в выборе «Мисс «Гомельоблавтотранс», конкурсах художественной самодеятельности, спортивных мероприятиях на базе отдыха «Днепровские сосны», автопробегах в честь освобождения Беларуси. А юбилей предприятия становился поводом для встреч и чествования ветеранов, отдавших «Гомельоблавтотрансу» не один десяток лет. Александр Леонидович с благодарностью говорит о нынешних и бывших руководителях-ветеранах, золотом фонде транспортного предприятия: Владимире Ходаковском, Анатолии

Мартынове, Казимире Янковском, Викторе Шутове, Станиславе Драпее, Евгении Яреце и многих других.

С подачи генерального директора открывались новые автошколы по подготовке водителей категорий В, D, E. Улучшалась социальная сфера: появились современный конференц-зал, спортивный и бильярдный залы, реконструирована столовая.

По словам Александра Леонидовича, ему многое удалось сделать и на следующем месте работы – в автотранспортном учреждении «Белтрансспецавто»: увеличить доходы, поднять заработную плату, учредить награду – «Золотой знак» – для лучших водителей и многое другое. Кстати, в копилке самого Драпезы – нагрудный знак «Ганаровы транспартнік».

## ГАРАНТИЯ ОТ «СЮРПРИЗОВ»

Вот уже два года Александр Леонидович руководит Гомельским представительством страховой компании «ТАСК». Увлеченно рассказывает мне о коллективе численностью 120 человек, который сегодня работает в регионах по всей области.

– Когда-то при создании страховой компании «ТАСК» 75% акций принадлежали железной дороге, 25% – БПС-банку, – рассказывает юбиляр. – Если раньше ТАСК занимался страхованием в основном железнодорожных грузов, то за прошлый год такие грузы в общем объеме заняли менее 20%. Все остальное – работа с другими клиентами.

По его словам, в силу своего нового рода деятельности он уже не представляет себе, чтобы машина, квартира или дача не были застрахованы. Об этом не устает повторять и клиентам. Ведь страховка – своеобразная гарантия от любой неприятной неожиданности.

## НРАВИТСЯ ЖИТЬ!..

Интересуюсь у Александра Леонидовича, как проходило его детство, где любит отдыхать, чем занимается в свободное от работы время.

– Я не рыбак, не охотник. Мне просто нравится жить! Люблю белорусскую природу. Иногда отдыхаю на черноморском побережье Одессы, – говорит он. – Приехать с семьей туда в отпуск, поставить машину, окупиться в море, выпить бокал хорошего вина, вечером с друзьями – шашлыки, душевные разговоры «за жизнь»... Вот то, что согревает сердце. А еще, признаюсь, всегда получаю огромное удовольствие, когда еду за рулем автомобиля. С раннего детства помешан на машине. Мой отец – учитель труда в школе – собственный «Запорожец» купил в 1969 году. И до сих пор он на ходу! Я очень любил технику, частенько забегал в ремонтные мастерские, старался что-то поддержать, поддать... Мне и сейчас не составляет труда полезть под капот своего Hyundai.

Положе, любовь к технике передается моей внучке. Машеньке – год и 2 месяца, и ее любимое занятие – разобрать и собрать машинку, на которой она ездит по комнате.

А еще Александр Драпеза признается, что по жизни до мозга костей транспортник. И где бы он ни работал, запах транспортных предприятий ему хочется бесконечно чувствовать и вдыхать...

## Поздравляем!

**УВАЖАЕМЫЙ  
АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ!**

**По случаю Вашего юбилея примите поздравления от коллектива РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги»!**

Несомненно, Ваш богатый жизненный и профессиональный опыт, глубокое знание и большая ответственность за состояние дел в компании в значительной мере обуславливают успешную работу вверенного Вам коллектива.

Сегодня Гомельское представительство ЗАО «ТАСК» уверенно сохраняет свое влияние и укрепляет позиции на рынке страховых услуг, придерживаясь принципа «качество и сервис».

Желаем Вам крепкого здоровья, осуществления жизненных планов, счастья и уверенности в завтрашнем дне!

Начальник отделения Г. ДВОРАК  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ!**

**Поздравляем Вас с юбилеем!**

Ваша ответственность и творческое отношение к делу позволяют коллективу, который Вы возглавляете, повышать страховую культуру, укреплять здоровую конкуренцию, привлекать новых клиентов.

Пусть Ваш юбилей послужит импульсом к исполнению намеченных планов, новым успехам и достижениям. Желаем Вам крепкого здоровья, стабильности и процветания. Пусть каждый день радует Вас вниманием и заботой близких, жизнь наполняется новыми впечатлениями и позитивными эмоциями!

Генеральный директор  
ЗАО «ТАСК» И. ВОЛКОВ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ!**

**Примите наши искренние поздравления с юбилеем!**

Ваш высокий профессионализм, творческое отношение к делу, ответственность и постоянное стремление улучшать качество услуг, оказываемых клиентам, снискали уважение у всех, кто с Вами работает, кто Вас знает и ценит.

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, семейного счастья, новых успехов и достижений, свершения намеченных планов, благополучия и неиссякаемой энергии! Пусть все задуманное Вами непременно сбывается, а тепло, любовь и достаток не покидают Ваш дом!

Коллектив Представительства  
ЗАО «ТАСК» в г. Гомеле  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ!**

**От коллектива ЗАО «Гомельский вагонстроительный завод» искренне поздравляю Вас с 60-летием! Мы знаем Вас как профессионала, ценим тот вклад, который Вы и Ваша преуспевающая компания вносите в развитие страхования в стране.**

Настоящее показывает нам ценность достигнутого, но будущее всегда готовит много сюрпризов – приятных и не очень. Преодолевать трудности становится тем легче, чем больше рядом надежных друзей и партнеров. Желаем, чтобы приобретенный ценный опыт и высокие результаты работы с каждым годом становились все лучше.

Успехов Вам и процветания, крепкого здоровья и счастья, а Вашему коллективу – стабильности.

Директор И. КРАСНОВ

## Без выходных и скидок на погоду

**С начала месяца было возобновлено транспортное сообщение между Житковичами и Туровом: 1 марта по реке снова начали курсировать катера, затем был развернут понтонный мост.**

**Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ДБ»**

Об этом уже писали немало: построенный в 1985 году почти 900-метровый мост через Припять – важный объект для региона, соединяющий между собой Туров, Лельчицы и Житковичи – признан аварийным. До закрытия ежедневно по нему проходили тысячи машин.

7 декабря в 12.20 в МЧС от очевидца поступило сообщение: на трассе Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины наблюдается трещина в конструкции моста

оказались полностью отрезанными друг от друга рекой, а местные производства продолжали терпеть убытки.

1 марта на реке ледокольно-буксирный теплоход «Байкал» прорубил майну шириной примерно 100 м, и по ней возобновили перевозку людей катерами. Новая переправа находится двумя километрами выше по течению, в районе деревни Борки.

Уже 2 марта в майне снова раскатали понтон и восстановили движение через реку. Но к новой переправе надо было делать и новые подъезды, причем в условиях почти



вить подходы к оттепели. Ведь сыпали мы их в сильные морозы. А как таять начнет, могут возникнуть новые проблемы. Так что надо максимально укатать полотно. Сыпем щебень с отсевом, далее идут катки и грейдеры. Работа кипит.

Кипит она и с другой стороны реки, которую «курирует» Лельчицкое ДЭУ-42.

А пока на местах делают все возможное, чтобы отстоять отвоеванные у реки позиции, в кабинетах решаются вопросы будущего «раненого» моста. Как отметил Игорь Матвеев, уже готов архитектурный проект реконструкции стационарного моста, документация проходит экспертизы, главная из которых – экологическая.

Обновленный мост должен появиться уже к концу этого года – такое требование выдвинул 1 марта глава государства. Специалисты уже приступили к работам по демонтажу двух смежных с аварийными пролетами строений старого моста. Затем опоры искусственного сооружения взорвут, и аварийное пролетное строение обрушат на специально подготовленную для разборки площадку. Но для этого надо «всего лишь» пустить Припять по новому руслу. Вернее, по старому, так как существующий мост строился на ровном месте, а потом реке организовали «маршрут» под построенным мостом. Ну а после того как аварийные секции будут обрушены, строители приступят к монтажу нового пролета. На этот раз он будет металлическим. Изготовить его взяли российские партнеры.



через реку Припять. Ситуация оказалась более чем серьезной, поэтому сотрудники ГАИ проезд через мост тут же перекрыли. Сначала – только для транспорта, а потом и для пешеходов. Но все дело в том, что данное сооружение имеет, без преувеличения, жизненно важное значение для региона. Мост является главным связующим звеном для местных жителей между Житковичами и Туровом, где находится два крупных предприятия. Отсутствие автомобильных и пешеходных путей через Припять отчасти парализовало жизнь и экономику в регионе, что, безусловно, стало проблемой. Причем проблемой длиной без малого 300 километров. Это если в объезд. Требовалось немедленное решение.

Сначала рядом с закрытым мостом развернули понтонную переправу. Буквально за два дня работники РУП «Гомельавтодор» соорудили подходы к ней. Это было не так просто, ведь работа велась на частично заболоченных участках поймы. Но дорожники справились. К сожалению, не справилась сама переправа – через неделю ее снес ледоход. Людей стали перевозить на катерах, однако начался паводок, уровень воды в реке поднялся и затопил подъездные пути к временной переправе. Их попытались восстановить, но у Припяти, как оказалось, были свои планы – постоянно поднимающаяся вода не позволила это сделать. Вскоре реку и вовсе сковало льдом, и переправу на катерах отменили. Жители двух берегов

20-градусных морозов. В РУП «Гомельавтодор», учитывая внештатную ситуацию, было создано семь мобильных бригад. В них вошли труженики практически всех филиалов предприятия. И это во время сильнейших снегопадов, когда каждый человек на счету.

– Наши люди очень ответственно подошли к этой работе, – отмечает генеральный директор РУП «Гомельавтодор» Игорь Матвеев. – Все понимали: нужно помочь как можно быстрее организовать переправу. Более 100 человек трудились каждый день, не жалея сил, без выходных. Работали в командировке по семь-восемь дней. Несмотря на сильные морозы, никто не отказался ехать. Большую помощь оказали и субподрядчики – КПРСУП «Гомельоблдорстрой» и ОАО «ДСТ-2, г. Гомель». Сейчас продолжают работы на подъездных дорогах, увеличивается и расширяется насыпь, склоны насыпи усиливаются мешками с песком. Кроме того, открыты пункты обогрева, организованы запасы песка и щебня на случай увеличения уровня воды в Припяти.

Основные организационные вопросы легли на коллектив Житковичского ДЭУ-48, обеспечивший людей в столь экстремальных условиях всем необходимым для работы и отдыха.

– Трудимся денно и нощно, – говорит главный инженер ДЭУ-48 РУП «Гомельавтодор» Владимир Богер. – Морозов не заметили, не до того было. Да и народ у нас достойный, стойкий. Сейчас главная задача – подгото-

– Какой холод? У нас здесь, можно сказать, горячий цех, – улыбается главный инженер предприятия Иван Базан. – Задачи схожие: укрепление откосов объездной дороги и проезжей части соответственно. На Восьмое марта дали людям выходной – и теперь с новыми силами за работу.

*Продолжение темы – на стр. 10*

### Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть утра 13 марта, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 328 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 1,5 тысячи тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 179 учетных ДТП, в которых погиб 51 и было ранено 203 человека. За аналогичный период 2017-го было зафиксировано 139 ДТП, в которых 38 человек погибли и 176 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. Набрал 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.

# «Как и прежде, живу дорогами»

Такую фразу в беседе с журналистом произнес человек, которого называют легендой дорожной отрасли Беларуси. И не только потому, что дорожному делу отдано почти 55 лет жизни. Товарищей по цеху – дорожников еще больше поражает другое: как примерно-показательно складывалась его трудовая биография, как последовательно, накапливая опыт и оттачивая профессиональное мастерство, Станислав Павлович поднимался с одной ступеньки служебной лестницы на другую, более высокую и ответственную.

Его вклад в развитие дорожной отрасли нашей страны колоссален и по достоинству оценен государством: орден Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд», Почетная грамота Верховного Совета БССР, а еще ряд отраслевых наград, таких как нагрудные знаки «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени, «Ганаровы транспартнік», «Почетный дорожник СНГ», «Почетный дорожник России».

10 марта Станиславу ЯЦУТЕ исполнилось 75. Накануне события обозреватель «ДБ» Татьяна АЗАРЕВИЧ встретила с юбиляром, чтобы поговорить о жизни, профессии и, конечно же, о дорогах.

## ВСЕ НИТОЧКИ ВЕДУТ В ДЕТСТВО

– Станислав Павлович, хоть и давно это было, но все-таки почему Вы выбрали дорожки?

– Это было заложено в детстве. В послевоенные годы дорожная сеть Беларуси находилась, можно сказать, в зачаточном состоянии. Дороги строили методом народной стройки. Была введена натуротработка, которую в народе называли шароварки. Каждый должен был отработать три дня. Люди к этому относились с пониманием, потому что дороги строили для себя, для своих населенных пунктов. Мои родители, как и все, отработывали на шароварках. И я был с ними. Как все это впечатляло!

– То есть Вы уже в детстве понимали значение дорог?

– Да-да! То, что дороги позволяют человеку быть мобильным и не сидеть на одном месте. По этим дорогам мы ездили из Снова, где я родился, в Барановичи и Несвиж на лошадях, велосипедах. Дороги были еще екатерининские, обсаженные деревьями, затененные...

– После окончания школы другого выбора не было?

– В нашей школе учеников готовили по разным направлениям: сельское хозяйство, столярное дело, киномеханика. Возможностей было много. Я все попробовал. Но дороги привлекали больше всего. Когда подавал документы в политехнический институт, еще больше убедился в правильности своего выбора. Нам говорили, что дорожная специальность – самая нужная: где дороги, там и цивилизация.

– Но это в детстве. Сейчас Ваша бурная дорожная деятельность – в прошлом. Вы – на заслуженном отдыхе. Но бываю ли бывшие дорожники?

– Нет, не бывает. Если ты выбрал эту специальность, она уже пропитала все твои клеточки. Днем и ночью, на работе и без работы – я всегда живу дорогами. И всегда стараюсь быть в курсе событий.

## И ПРОСВЕЩЕНЬЯ ДУХ, И ОПЫТ...

Годы учебы в Белорусском политехническом институте по специальности «автомобильные дороги» Станислав Яцута и сегодня вспоминает с благодарностью:

– У нас была интересная программа обучения. Полгода мы учились, полгода работали. За время учебы я фактически освоил такие специальности, как дорожный рабочий, бетонщик, каменщик, техник-геодезист, мастер. И когда оканчивал институт, уже знал, что и как делать.

– Вам посчастливилось работать в разных и по профилю, и по статусу до-

рожных организациях. Что считаете своим самым большим профессиональным достижением?

– Я бы сказал, что на каждом этапе были свои достижения. По распределению я попал в Гродно, в ДСР № 18. На тот момент это была единственная дорожно-строительная организация области. К слову, попасть в Гродно тогда можно было только через Волковыск или Барановичи. Но постепенно дорожно-строительные районы появились в Лиде, Ошмянах, Волковыске, Новогрудке. Объемы дорожных работ увеличились в разы, и это пошло только на пользу развития области. Сейчас в Гродно целый дорожно-строительный трест – № 6.

Мне посчастливилось быть непосредственным участником создания новых дорожных организаций. В результате в 1971 году я был назначен начальником ДСР № 30 в Волковыске.

1970-е годы ознаменовались освоением производства стройматериалов и дорожно-строительной техники, созданием дорожной стройиндустрии. В Козловичах, Борунах, Омневичах появились гравийно-сортировочные заводы, в Фаниполе освоили производство железобетона, в Томашгороде Ровенской области Украины построили щебеночный завод. Так была решена проблема с обеспечением дорожных организаций республики строительными материалами.

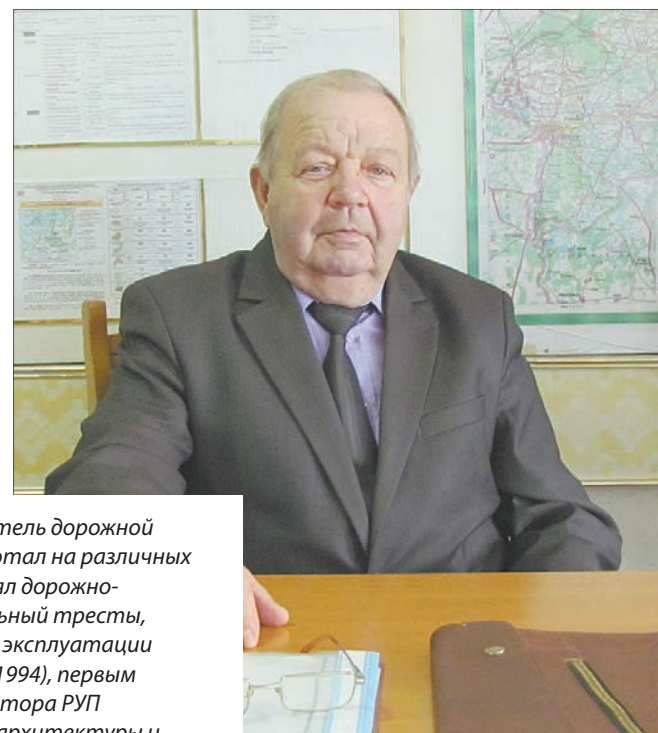
В это время я работал заместителем управляющего, затем управляющим ДСР № 5. И непосредственно занимался строительством этих промышленных объектов.

Позже белорусские дорожники освоили цементобетонное покрытие. Была приобретена необходимая техника для строительства дорог по этой технологии. Но когда Союз развалился и Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог БССР ликвидировали, утратил актуальность и вопрос создания цементобетонных дорог. Я очень доволен, что мы вернулись к данной технологии. В Беларуси достаточно цементных заводов. Холдинг «Белавтодор» изучил опыт немецких и американских дорожников. Два треста – № 5 и 8 не только занимаются строительством цементобетонных дорог, но и внедряют передовые немецкие и американские технологии, например, перешли на двухслойное цементобетонное покрытие.

Еще одним достижением я назвал бы создание в республике дорожного фонда. Его цель – аккумулировать денежные средства для строительства и содержания автомо-

«Яцута С. П. – известный руководитель дорожной отрасли Республики Беларусь. Работал на различных инженерных должностях, возглавлял дорожно-строительный и мостостроительный тресты, был министром строительства и эксплуатации автомобильных дорог БССР (1991–1994), первым заместителем генерального директора РУП «Белавтострада» Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь, заместителем председателя Комитета по автомобильным дорогам, а позже заместителем директора Департамента «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (2001–2003)».

Из книги «Автомобильные дороги»



бильных дорог. Идея дорожного фонда сегодня получила дальнейшее развитие. На строительство дорог также направляются кредиты банков.

Все, кто приезжает в Беларусь, отмечают хорошее состояние наших дорог. Я бы даже сказал, что дороги сейчас содержатся лучше, чем раньше. Мы, дорожники, этим гордим-

ся. Такой подход к дорожному строительству – огромное достижение.

То есть каждый период был по своему интересным и нужным, каждый был продвижением вперед. И без него не мог наступить следующий этап. В 1960-е нельзя было делать то,

что делаем в XXI веке. Раньше в эксплуатационных организациях были лошади да дорожный рабочий с лопатой. Сейчас эту работу выполняют высокопроизводительные машины. В то время мы и представить не могли, что дорожная техника может быть такой мощной. И то, что достигнуто, полагаю, еще не вершина.

## Генеральный директор РУП «Минскавтодор-Центр» Николай МАТЮК:

– Для меня Станислав Павлович Яцута – особый человек. Я с большим удовольствием прослеживаю его трудовую биографию. Он так красиво продвигался по службе: мастер, прораб, старший прораб, начальник ДСР, начальник треста, заместитель министра, министр. Когда мы его спросили, благодаря чему у него в жизни все так хорошо получалось, он ответил: «Надо браться за дело с любовью и делать его, как для себя. Тогда все всегда будет получаться».

Впервые мы с ним встретились в начале 1990-х, когда он работал в должности заместителя министра, а я был начальником ДРСУ-136 в Барановичах и строил административное здание на асфальтобетонном заводе. Мне должны были поставить четыре вагона кирпича, но я их не получил. И поехал искать правды в министерство. Попал к Станиславу Павловичу. Он, конечно же, посоветовал мне больше заниматься содержанием дорог, чем строительством заводов. Но все же помог.

С тех пор у нас сложились очень хорошие деловые отношения. Он приезжал ко мне на производственную базу. Я стремился выполнять все его указания, поручения, подсказки.

Как руководитель он был достаточно жесткий, но конкретный и справедливый. Авторитет у него был очень высокий. Он знал свое дело. И имел полное право требовать.

Когда меня назначили генеральным директором РУП «Минскавтодор-Центр», я уже знал, что Станислав Павлович работает на предприятии заместителем главного инженера. Воспринял это с радостью. Я был убежден, что в его лице найду поддержку. И он действительно мне всячески помогал, подсказывал, направлял, советовал. У него большущий объем знаний в дорожной отрасли, громадный жизненный опыт. Любые сложные ситуации он умел разрешить положительно.

При этом, несмотря на то что был в свое время министром, он ни разу не нарушил субординацию. Человек высочайшего воспитания и культуры.

Он учил не принимать скоропалительных решений. Говорил о том, что любая работа должна быть прибыльной, а для этого необходимы высокая производственная и технологическая дисциплина, строгое соблюдение распорядка трудового дня. Советовал выполнять работы максимально своими силами, для увеличения выручки предприятия заключать прямые договоры, следить за состоянием машинно-тракторного парка, заниматься его обновлением, потому что без машин и механизмов труд на дороге малопродуктивен.

Станислав Павлович у нас занимался производственными базами, техникой и сделал очень много.

Когда он уходил на заслуженный отдых в 72 года, я совершенно искренне просил его остаться. Настолько сильно уважаю и ценю этого человека как профессионала.



## ЛИЧНОСТЬ

**О ПРИНЦИПАХ  
И ПРИНЦИПАЛЬНОСТИ**

– **Говорят, Вы были жестким руководителем. Расскажите, каких принципов придерживались в работе.**

– Я всегда ценил человека. Считал и считаю, что плохих людей не бывает. Если что-то не получается, то на это есть причины, в которых надо разобраться.

А насчет жесткости... Принцип такой – обязательность выполнения. Если задача поставлена, она должна быть решена. И все надо делать как положено и как для себя, а не искать отговорки.

Я понимал: что-то может не получаться. Вникал в суть, сдвигали сроки, но поставленную задачу выполняли. Потому что она не просто так придумана: ее решение необходимо для достижения следующей цели. Поэтому надо правильно ставить задачи перед подчиненными, чтобы они были выполнимыми и напряженными.

Думаю, благодаря именно таким подходам организации, которые я возглавлял, добивались выполнения планов. Когда надо было к Олимпиаде 1980 года в Москве подготовить часть брестской трассы, меня направили на работу в Брест, в ДСТ № 4. Что-то там не получалось. Советовали даже поменять кадры. Я же попросил дать мне возможность поработать с теми, что были. Знал, что это опытные люди. И нужно было разобраться, почему у

Тогдашний министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог Василий Шарапов позже написал в своей книге, что вынужден был предложить мне этот участок, поскольку «Мостострой» никогда в своей истории не выполнял план.

Скажу по совести, я опасался этого назначения, ведь я больше дорожник, чем мостовик. Но все получилось. Занесли и этот трест на Доску почета ВДНХ. Здесь, наоборот, я сделал ставку на молодежь, дал ей возможность проявить себя, поскольку работники с опытом старались не столько сделать что-то, сколько найти причины, чтобы ничего не делать.

Затем меня выдвинули в резерв кадров Совмина. После трехмесячных курсов повышения квалификации при Академии народного хозяйства СССР в Москве мне предложили должность заместителя министра, потом министра.

– **Тяжело ли было отвечать за целую отрасль?**

– Это не то слово. Правильнее сказать, у меня появилось больше возможностей организовать надлежащим образом работу. Как министр я мог обращаться в вышестоящие инстанции, решать, доказывать и создавать тем самым условия для выполнения коллективом отрасли плановых заданий.

**НЕДЕЛИМОЕ**

Станислав Яцута является одним из инициаторов создания Межправительственного совета дорожников. Инициативу поддержали все республики бывшего СССР, кроме стран Балтии, которые выступили в качестве наблюдателей.

– Во времена СССР очень много раз подходили к вопросу создания союзного министерства автомобильных дорог. Но по разным причинам ведомство так и не было образовано. Когда же Союз распался, дорожников словно разъединили,

хотя дороги по-прежнему связывали нас. Дороги – это неделимое. Такие доводы и явились основанием для создания МСД.

В декабре прошлого года Совету дорожников исполнилось 25 лет. Сфера его деятельности многообразна. Кроме всего прочего, МСД помогает отошедшим от дел дорожникам быть в курсе всех дорожных событий.

В апреле 2004 года (и опять не без участия Станислава Яцуты) была создана еще одна организация – Республиканское общественное объединение ветеранов дорожного хозяйства. Его цели – оказание содействия неработающим ветеранам-дорожникам в решении их житейских проблем, а также информирование о состоянии дел в отрасли. Особые слова благодарности Станислав Павлович адресует руководству холдинга «Белавтодор»,



Плеяда выдающихся руководителей дорожной отрасли Беларуси: Анатолий ЛЫТИН, Александр МИНИН, Василий ШАРАПОВ, Михаил ПИХУТИН, Станислав ЯЦУТА.

который несколько раз в год организует поездки ветеранов на объекты дорожного строительства. Ведь бывших дорожников не бывает.

**СЕМЬ «Я»**

Все тяготы дорожной службы со Станиславом Яцутой делила его семья, прежде всего супруга Людмила Ивановна.

Врач-педиатр по специальности, она собиралась в свое время защитить кандидатскую диссертацию. Но из-за частых переездов, связанных с работой мужа, от личных профессиональных планов ей пришлось отказаться.

Ни сын, ни дочь не пошли по стопам отца. Да Станислав Павлович и не настаивал:

– Сын – гуманитарий, юрист. Он мне так и сказал: это не его. Что касается дочери, то дорожное дело все-таки не совсем женское. Настоящий дорожник должен протопать по дорогам, в сапогах, чтобы узнать, как

они строятся. Но работает Наталья все-таки в дорожной отрасли, в институте «Белгипродор». Ее специальность – экономика и финансы.

**ПО ИНОМУ РАСПОРЯДКУ**

Станислав Павлович утверждает, что после выхода на заслуженный отдых он кардинально поменял свой образ жизни:

– Всю трудовую жизнь вставал в 5 утра. Полшестого – уже поздно. Каждый день в 7.30 – на работе. Но если в 7.45 – это плохо, хотя рабочий день начинался в 9.00. Сейчас я живу по распорядку дня отдыхающих. На прежнем месте остались только обед и ужин. Остальное, как получается. И сфера деятельности изменилась – квартира, дача, всякие сельскохозяйственные дела. А времени еще больше не хватает.

– **В целом довольны ли Вы тем, как сложилась Ваша жизнь?**

– Да. Все, что мог, я отдал своей отрасли.

**Главный инженер РУП «Минскавтодор-Центр»****Сергей ИСАКОВ:**

– Это вообще уникальный человек. Я уверен: он принял участие в судьбе почти каждого руководителя дорожной отрасли из плеяды 1980 – 1990 годов.

Я знал о нем еще в годы учебы в политехническом институте. Но лично познакомился в 1994 году, когда мне и нескольким другим молодым дорожникам было предложено возглавить ДЭУ. Окончательное решение о назначении принимал министр Станислав Яцута. Мы пришли к нему на собеседование. Поскольку все было очень неожиданно, я и мои коллеги просили дать время подумать над предложением, на что Станислав Павлович сказал: «Хорошо. Сходите перекурите и зайдите за решением».

Позже я работал с ним в ГУ «Белавтострада», и мы вместе ездили в заграничную командировку в Италию. Необходимо было определиться с генподрядчиком на выполнение работ по модернизации автомобильной дороги М1. Как показало время, решение это было правильным.

Мнение о Станиславе Павловиче бытовало как о жестком, но справедливом руководителе. Но при более близком общении многие мои стереотипы развеялись. Он оказался очень общительным, порядочным, хорошо воспитанным человеком.

В этой командировке мы с ним попадали в разного рода перипетии. В том числе была аварийная посадка самолета в Риме по возвращении. Отказал один из двигателей. Примечательно, что, когда самолет еще разогнался по взлетной полосе, Станислав Павлович сразу отметил: двигатели работают не так, как надо. И оказался прав.

Позже мы более плотно работали в «Магистральавтодоре». Он был заместителем технического директора, я возглавлял техническую службу. Когда объединили обе организации, мы стали коллегами по «Минскавтодор-Центру». Отношения складывались прекрасно на службе и вне ее. Никаких противоречий в принятии решений за это время не возникло. Мы, более молодые коллеги, учились у него выдержке, умению принимать правильные решения в трудных ситуациях. Он был для нас как индикатор, то есть мы всегда завалились вопросом, а как бы поступил на нашем месте Станислав Павлович.

**Заместитель генерального директора  
РУП «Минскавтодор-Центр»****Виктор ЕСЬМАН:**

– Станислав Павлович Яцута принимал меня на должность начальника ДРСУ-50 (поселок Пионерский Минского района). Было это в 1991 году. Тогда он был заместителем министра. Мы знали, что это профессионал с большой буквы. До того как прийти в министерство, руководил ДСТ в Бресте и трестом «Мостострой».

Уже будучи министром, обязательно брал меня с собой, если куда-то ехал по дорогам нашего управления. При этом по головке никогда не гладил. Он знал, что и как надо потребовать. А требовал он то, что должно быть на хороших дорогах. Доезжая до границы моей территории, говорил: «Выходи и обдумывай. И принимай меры, чтобы, когда я буду назад ехать, был порядок».

Мы учились у него, как правильно организовать работу, как вести себя со своими подчиненными, как общаться с вышестоящим руководством. То, что Станислав Павлович нам в жизни дал (я считаю, что не только мне, но и всем, кто с ним работал), – это бесценный опыт.

В «Минскавтодор-Центр» Станислав Яцута пришел работать в качестве консультанта. По сути, мы были коллеги. Наши кабинеты располагались рядом. Но он всегда оставался для нас министром. Мы и сегодня относимся к нему как к министру и глубоко уважаемому человеку.

них не получается. Я не только никого не уволил, наоборот, потом еще и по службе продвигал.

Проблема же там была с вывозкой грунта и в плохих подъездах к карьере. Из-за этого автомобилисты имели низкую выработку. А ведь они тоже были заинтересованы в хороших показателях. Надо было проникнуться их проблемами, чтобы решить свои. Заасфальтировали подъезды – и пошла работа. Не хватало самосвального парка – подключили бортовой транспорт, поставили разгрузчики бортовых машин. И им работу поправили, и свою задачу выполнили.

Впоследствии трест не раз выходил победителем во Всесоюзном социальном соревновании с занесением на Доску почета ВДНХ в Москве. И вышестоящее начальство сказало мне: «Хватит тут получать переходящие знамена. Надо поднять трест «Мостострой».

## Обсуждение

# В центре внимания – МОСТ

**7 марта стартовала процедура общественных обсуждений отчета об оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) планируемой реконструкции моста через Припять на автодороге Р88.**

Согласно заданию на проектирование реконструкции объекта предусмотрено выполнить в две очереди. Вначале предполагается устроить объездную дорогу с временной переправой, затем – реконструировать аварийный мост через Припять. При этом работы по оперативному восстановлению транспортного сообщения, осуществляемые в рамках первой очереди, являются мероприятиями по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации. Наряду с реконструкцией моста они осуществляются в границах республиканского ландшафтного заказника «Средняя Припять», территория которого имеет статус водно-болотного угодья международного значения и международный статус ключевой орнитологической территории.

Исходя из того, что любая хозяйственная деятельность представляет потенциальную экологическую опасность, и была выполнена оценка воздействия на окружающую среду планируемой реконструкции моста. К этой работе привлекли широкий круг специалистов как дорожного хозяйства, так и других заинтересованных: Национальной академии наук, Министерства сельского хозяйства и продовольствия, общественной организации «Ахова птушак Бацькаўшчыны». В частности, представителями ГНПО «Научно-практический центр НАН Беларуси по биоресурсам» были проведены натурное обследование и оценка объектов растительного и животного мира в районе планируемой деятельности, предложен комплекс научно-обоснованных мероприятий и рекомендаций по предотвращению, минимизации или компенсации возможного негативного воздействия на растительный и животный мир.

В отчете ОВОС четко прослеживается вывод: реконструкция моста будет осуществляться в строгом соответствии с требованиями законодательства в области охраны окружающей среды и обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и не повлечет за собой увеличения воздействия на окружающую среду и трансграничного загрязнения.

Как сообщает интернет-сайт РУП «Гомельавтотдор», обсуждения продлятся до 9 апреля. Непосредственно с отчетом можно ознакомиться как на сайте автодора, так и на предприятии. В его адрес, а также в адрес ГП «Белгипродор» можно направить свои замечания и предложения по отчету. В случае поступления от общественности заявления о необходимости проведения собрания по обсуждению данного документа, информация о дате и месте его проведения будет оглашена дополнительно.



## СТАНИСЛАВУ ЯЦУТЕ –

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Республиканское общественное объединение ветеранов дорожного хозяйства сердечно поздравляет Вас с юбилеем!

Вы внесли огромный вклад в развитие сети автомобильных дорог и дорожной отрасли Республики Беларусь.

Примите слова благодарности и за вклад в создание и развитие общественного объединения ветеранов-дорожников.

Желаем Вам отменного здоровья на долгие годы, стойкости в любых жизненных ситуациях! Пусть сбудутся Ваши сокровенные желания и устремления, сохранится все хорошее, что есть в Вашей жизни, и приумножатся мгновения радости, любви, оптимизма. Искренне желаем Вам большого человеческого счастья, жизненной энергии, благополучия, добра, тепла, уюта в семье, взаимопонимания родных, близких и друзей!

Председатель  
Совета РООВДХ  
Т. ПАВЛОВСКИЙ

\*\*\*

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Примите самые теплые слова поздравления по случаю Вашего юбилея от руководства и коллектива РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр»!

Ваша трудовая биография неразрывно связана с дорожной отраслью Беларуси. Для всех нас Вы – пример трудолюбия, целеустремленности и преданности делу. Как и прежде, мы учимся у Вас умению достигать важных целей и успешно решать самые сложные задачи.

Искренне желаем Вам здоровья, счастья, успехов и благополучия!

И.о. генерального директора  
В. ГОЛУБЕВ

\*\*\*

### ДОРОГОЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

От коллектива Белорусского дорожного научно-исследовательского института «БелдорНИИ» поздравляю Вас с 75-летием!

Вы являетесь собой отличный пример отношения к труду. На всех порученных участках работали добросовестно и с большой отдачей. Были требовательным, но справедливым руководителем, душой болеющим за порученное дело. Люди относились и относятся к Вам с большим уважением. Вас и сегодня знают и помнят в коллективах отрасли.

Примите наши самые искренние пожелания здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, благополучия и семейного счастья!

Директор  
В. ШУМЧИК

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Руководство и коллектив государственного предприятия «Белгипродор» от всей души поздравляют Вас с 75-летием!

Искренне желаем Вам здоровья, долголетия, душевного равновесия и оптимизма. Пусть Вас не покидают терпение и мудрость, а жизнь будет наполнена уважением окружающих и любовью Вашей замечательной семьи!

Директор О. ПИГУНОВ

\*\*\*

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Примите искренние поздравления с юбилеем от коллектива РУП «Белдорсвязь»!

Мы знаем и ценим Ваши прекрасные профессиональные и человеческие качества. Ваш вклад в создание и содержание дорожной сети Беларуси неоценим. Вы умели ставить перед собой высокие цели и делать все возможное для их достижения. Спасибо Вам за вдохновенный труд, за мастерство, за все, что Вы сделали для дорожной отрасли.

Желаем Вам здоровья, оптимизма, семейного уюта, душевного тепла со стороны родных и близких!

Директор Н. БИЧАН

\*\*\*

### ДОРОГОЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Многолетним добросовестным и безупречным трудом Вы снискали себе непререкаемый авторитет в дорожной отрасли. Вас ценят, к Вашему мнению прислушиваются, Вас ставят в пример.

Позвольте поздравить Вас с 75-летием. Пожелаем много прекрасных светлых дней в судьбе, неиссякаемой веры в лучшее, бодрости духа и, конечно же, крепкого здоровья Вам и Вашим близким.

Генеральный директор  
ОАО «Дорстройиндустрия»  
С. КУЗНЕЦОВ

\*\*\*

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Примите от коллектива филиала «Завод железобетонных мостовых конструкций» ОАО «Дорстройиндустрия» самые искренние поздравления по случаю Вашего 75-летия!

К юбилейной дате Вы подошли с богатым багажом. За плечами – огромный опыт работы в дорожной отрасли, весомые профессиональные достижения. Ваши замечательные деловые и человеческие качества – образец отношения к делу.

Желаем и дальше так же высоко держать однажды поднятую планку. Здоровья Вам, неиссякаемой энергии, бодрости духа и оптимизма!

Директор  
А. БОНДАРОВИЧ

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Коллектив ОАО «ДСУН № 1, г. Рогачев» шлет Вам самые теплые и искренние пожелания в связи с юбилейной датой в Вашей жизни!

Профессионализм, целеустремленность, высокая трудоспособность, внимательное отношение к людям снискали Вам репутацию авторитетного и мудрого руководителя. Мы присоединяемся ко всем хорошим словам, сказанным в Ваш адрес, и от всей души желаем Вам здоровья, оптимизма, бодрости духа, семейного благополучия!

Генеральный директор  
Т. БАЛАКИРЕВА

\*\*\*

### ДОРОГОЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Коллектив РУП «Минскавтодор-Центр» сердечно поздравляет Вас с 75-летием!

Многие годы мы знаем Вас как опытного руководителя, профессионала своего дела, для которого неведомы преграды на пути к поставленной цели.

Искренне желаем, чтобы каждый новый день приносил только хорошие новости и позитивные эмоции, чтобы вокруг Вас царил атмосфера доброжелательности и любви, сбывалось все задуманное, множилась все хорошее, были счастливы те, кто Вам дорог, и у Вас всегда было много поводов поблагодарить жизнь.

Крепкого Вам здоровья, неугасающего оптимизма на долгие годы!

С глубоким уважением,  
генеральный директор  
Н. МАТЮК

\*\*\*

### УВАЖАЕМЫЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

От имени коллектива ДЭУ № 60 РУП «Минскавтодор-Центр» примите сердечные поздравления с юбилейной датой!

В дорожной сфере остаются работать надолго только фанатично преданные своему делу люди. Вы принадлежите к таким. Дорога стала для Вас не только работой, но и судьбой. Желаем Вам крепкого здоровья, уважения окружающих, взаимопонимания со стороны друзей, тепла семейных отношений, оптимизма и бодрости духа. Пусть Ваш дальнейший жизненный путь будет таким же гладким, как дороги, которые Вы создавали.

Начальник А. КОЛЕСНИКОВ

\*\*\*

### ДОРОГОЙ СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!

Искренне поздравляем Вас с 75-летием!

Мы знаем Вас как энергичного, опытного руководителя, умелого организатора, профессионала своего дела и просто честного и очень порядочного человека. Вы встречаете юбилей с огромным жизненным опытом.



Фото – sb.by

## ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

## ОТ КОЛЛЕГ И ДРУЗЕЙ

Пусть все, о чем мечтается, сбывается и каждый прожитый день приносит только положительные эмоции. Удачи во всех начинаниях, неиссякаемых сил, бодрости духа!  
**От имени коллектива ДЭУ № 62 РУП «Минскавтодор-Центр»**  
начальник Д. ЁДЧИК  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Коллектив ДЭУ-65 РУП «Минскавтодор-Центр» сердечно поздравляет Вас с юбилеем!**

Мы знаем и ценим Вас не только как прекрасного руководителя, но и внимательного, отзывчивого, искреннего и очень трудолюбивого человека. За годы работы в дорожной отрасли Вы снискали себе высочайший авторитет. Ваши знания, богатый практический опыт, профессионализм были и остаются востребованными на нашем предприятии.

Желаем Вам крепкого здоровья, долгих лет жизни, дальнейшей творческой реализации всех планов!

Начальник В. МИНКЕВИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**От коллектива СУ-1 РУП «Минскавтодор-Центр» и от меня лично примите самые искренние поздравления с юбилеем!**

Вы были ответственным руководителем, внесшим значительный вклад в развитие дорожной отрасли Беларуси. Ваши опыт, знания, трудолюбие, доброжелательное отношение к людям по праву снискали Вам заслуженный авторитет.

Желаем активного долголетия, стабильности и уверенности в завтрашнем дне, семейного благополучия, надежных друзей!

Начальник М. ОЗДЕМИРОВ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

Ценность жизни измеряется количеством добрых дел, которые сделал человек. Ваш вклад в развитие дорожной сети Беларуси неоценим. Вы работали на разных участках и везде рекомендовали себя знающим, мудрым, опытным руководителем, профессионалом самого высокого класса, сумевшим в полной мере реализовать свой богатый потенциал.

Примите по случаю Вашего 75-летия самые искренние поздравления успехов, удачи, здоровья, материального благополучия, семейного счастья!

От имени коллектива  
РУП «Бреставтодор»  
генеральный директор  
М. НЕПОЧЕЛОВИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**От всей души поздравляем Вас с юбилеем! Вы пришли к нему с замечательными достижениями. Ваши опыт и знания, приобре-**

**тенные за долгие годы трудовой деятельности в дорожной отрасли, поистине бесценны.**

Поклон Вам – за преданность профессии и ответственный подход к делу. Здоровья, удачи, счастья, благополучия и всего самого наилучшего!

От имени коллектива  
РУП «Витебскавтодор»  
генеральный директор  
А. КОНОПЛИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Поздравляем Вас с достижением еще одного знаменательного рубежа в жизни. Вы много и успешно трудились на благо дорожной отрасли. Пусть самой высокой и заслуженной наградой за Ваш самоотверженный труд будут человеческая благодарность и признательность.**

Оставьте так же энергичным и целеустремленным. Крепкого Вам здоровья, бодрости духа, оптимизма, семейного счастья!

От имени коллектива ДЭУ-31  
РУП «Витебскавтодор»  
начальник В. ГЕНЦЕВСКИЙ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите самые искренние и теплые поздравления с юбилеем от коллектива ДЭУ-32 РУП «Витебскавтодор»!**

Обладая глубокими профессиональными знаниями и богатым практическим опытом, Вы внесли огромный вклад в развитие дорожной отрасли страны. Ваши профессионализм, целеустремленность, личное обаяние служат для всех достойным примером.

Неиссякаемых Вам сил, здоровья, долголетия, исполнения всех желаний и благополучия!

Начальник П. БАЛАШЕВСКИЙ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Коллектив РУП «Гомельавтодор» искренне поздравляет Вас с замечательным юбилеем!**

Отдав дорожной отрасли почти 55 лет жизни, Вы снискали всеобщее уважение и признательность. Вас знают и в столице, и в регионах. А Ваше имя ассоциируется с творческим отношением к делу, многими прогрессивными начинаниями в отрасли.

Долгих Вам лет жизни в любви и гармонии, исполнения всех желаний!

Генеральный директор  
И. МАТВЕЦОВ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите от коллектива ДЭУ № 42 РУП «Гомельавтодор» самые теплые поздравления по случаю 75-летия!**

Руководители и специалисты такого высокого уровня, как Вы, – лицо нашей отрасли. Вы в полной мере обладаете необходимым

опытом, знаниями, компетентностью, целеустремленностью.

Ваши коллеги-дорожники благодарны Вам за поистине титанический труд на благо дорожной отрасли Беларуси. Желаем здоровья, неисчерпаемой жизненной энергии, удачи, оптимизма и всего самого светлого и доброго!

Начальник Н. ДАШКЕВИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**От имени коллектива РУП «Могилевавтодор» горячо поздравляю Вас с юбилеем!**

Все труженики отрасли ценят Вашу компетентность, преданность делу, прекрасные человеческие качества. Желаю, чтобы Ваши знания и опыт были, как и прежде, востребованы, чтобы жизнь была насыщена интересными событиями, здоровье не подводило, а в доме царил мир и счастье!

Генеральный директор  
А. ЛОПАТИН  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Искренне поздравляем Вас с юбилеем!**

В коллективе дорожников Вас ценят и уважают за огромный труд на благо отрасли. То, что Вами сделано для ее развития, трудно переоценить. Ваша активная жизненная позиция, доброжелательное отношение к людям, чуткость, неравнодушие и сегодня являются примером для руководителей дорожной отрасли.

Желаем Вам удачи во всех Ваших делах, высокой работоспособности, крепкого здоровья, долголетия!

От имени коллектива  
ДЭУ № 71 РУП «Могилевавтодор»  
начальник С. ТОЛСТИК  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Сердечно поздравляем Вас с днем рождения!**

В отрасли хорошо известны Ваши отличительные черты: целеустремленность, преданность делу, требовательность в достижении поставленных задач, внимательное и доброжелательное отношение к людям.

По случаю Вашего личного праздника искренне желаем Вам, Вашим родным и близким крепкого здоровья, большого счастья, взаимопонимания, стабильности и благополучия!

От имени коллектива  
ОАО «Дорожно-строительный трест №1, г. Витебск»  
генеральный директор  
О. КАПЦЕВИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите самые искренние поздравления с юбилеем!**

Мы благодарны Вам за то, что Вы сделали и продолжаете делать для развития дорожной отрасли

Беларуси. Мы восхищаемся Вашей энергией, энтузиазмом, высокой работоспособностью, преданностью делу.

Успехов Вам в реализации жизненных планов, благополучия, счастья, здоровья и долголетия!

От коллектива ДСУ № 3  
ОАО «Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск»  
директор В. КАПЦЕВИЧ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Коллектив ОАО «Дорожно-строительный трест № 3» сердечно поздравляет Вас с 75-летием!**

Вы известны и авторитетны в дорожной отрасли Беларуси.

Замечательный, преданный выбранному делу человек.

В этот особенный для Вас день искренне желаем Вам крепкого здоровья на долгие годы и благополучия. Пусть приумножатся доброта Вашей души и житейская мудрость, не иссякают энергия, оптимизм и бодрость.

Семейного тепла, большого счастья и прекрасного праздничного настроения!

Генеральный директор  
Г. ТИМОФЕЕВ  
\*\*\*

**ДОРОГОЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите искренние поздравления по случаю Вашего юбилея.**

Желаем, чтобы сбывались все Ваши мечты, жить было легко и интересно, а все задуманное удавалось воплотить в реальность. Здоровья, счастья, любви и заботы близких, уважения коллег!

От имени коллектива  
управления «Дорсервис»  
ОАО «Дорожно-строительный трест № 3»  
директор Т. БУЛЧИНСКАЯ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Сердечно поздравляем Вас с юбилейным днем рождения!**

Своими добрыми делами, компетентностью в решении сложных задач Вы заслужили искреннее уважение в большом коллективе белорусских дорожников.

Желаем Вам долгих и безоблачных лет жизни в крепком здравии, семейного благополучия, прекрасного настроения и только положительных эмоций каждый день!

От имени коллектива  
ОАО «Дорожно-строительный трест № 4 г. Брест»  
генеральный директор  
И. ШУГАЕВ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите самые искренние поздравления с 75-летием!**

На протяжении долгих лет Вы трудились на благо нашей отрасли. Мы глубоко ценим Ваши профессиональные и человеческие качества. Желаем Вам никогда не ощущать

своих лет, оставаться легким на подъем, открытым всему новому, прогрессивному. Пусть небеса одарят Вас неиссякаемой силой и энергией на долгие годы. Здоровья, благополучия, любви родных сердец!

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

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Поздравляем Вас со знаменательной датой в Вашей жизни!**

В дорожной отрасли всем известны Ваши высокие профессиональные и человеческие качества, преданность делу, уважительное отношение к людям. Мы отвечаем Вам такой же глубокой признательностью и уважением. Крепкого Вам здоровья, успехов в делах и большого личного счастья!

От имени коллектива  
ДСУ № 43 ОАО «Строительно-монтажный трест № 8»  
начальник А. ЕФИМЕНКО  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**С чувством глубокой признательности и уважения мы отмечаем достойный вклад, который Вы внесли в работу дорожной отрасли.**

Ваше трудолюбие, деловые качества, принципиальность и высочайший уровень самодисциплины позволяли решать любые вопросы и покорять самые высокие вершины в производственной деятельности.

Искренне желаем Вам реализации всех планов, удачи всегда и во всем. Пусть здоровье будет крепким, каждый день – счастливым, а по жизни Вас всегда сопровождают вера, надежда и любовь!

От имени коллектива  
КУП «Витебскоблдорстрой»  
генеральный директор  
В. МАТВЕЕВ  
\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЙ  
СТАНИСЛАВ ПАВЛОВИЧ!**

**Примите самые сердечные поздравления по случаю Вашего юбилея!**

Мы глубоко уважаем Вас как талантливого руководителя и замечательного человека. Мы благодарны Вам за тот огромный вклад, который Вы внесли в развитие отрасли. Желаем, чтобы все последующие годы Вы оставались таким же инициативным и целеустремленным.

Всего Вам самого наилучшего: крепкого здоровья, семейного благополучия, огромной жизненной энергии!

От коллектива  
Докшицкого ДРСУ № 180  
КУП «Витебскоблдорстрой»  
начальник В. МИСОЧЕНКО

# «Талька»: мечты сбываются!

## А в чудесном озере – небо отражается.

Недавно разговорился с одним бизнесменом. Как оказалось, он собирался в отпуск. Причем не в Турцию, Грецию или Египет, а в один из белорусских санаториев. В свое время он побывал на отдыхе в нескольких жарких странах. Однако, взвесив все за и против, пришел к логическому выводу: в родных местах и солнце ярче светит, и умеренный климат гораздо милее изнуряющей египетской жары, за которую к тому же приходится выкладывать не одну сотню долларов. И это только на одного человека и без лечения. Да и пища, сильно напеченная в той же Турции, не всякому по нутру.

По этой причине взял мой знакомый и погуглил в Интернете, полистал рекламные журналы, в которых предлагался отдых с лечением в родной Беларуси. Как оказалось, в последние годы в нашей стране немало построили новых санаторно-курортных учреждений, а старые реконструировали по последнему слову строительной

науки. Другими словами, сделать выбор оказалось не так просто. Вот и решил я ему помочь.

Дело в том, что прошлой осенью, причем не в первый уже раз, я отдыхал в оздоровительном центре «Талька» Минского отделения Белорусской железной дороги. Это в 80 километрах от Минска, на границе Пуховичского и Осиповичского районов.

Сказочный хвойно-лиственный лес, который окружает этот уютный уголок здоровья, неустанно «производит» то, чего все мы отчасти лишены в больших и маленьких городах: здоровый чистый воздух, обогащенный эфирными маслами. И если к этой природной целительной силе добавить физиотерапевтические процедуры и следовать всем рекомендациям врачей, то обязательно получишь заряд здоровья и бодрости на весь трудовой год. Лечебных процедур здесь не перечислить. Чего только нет: водолечение, массаж, вытяжение позвоночника, термолечение, тренажеры, психотерапия, SPA-капсула, стоун-терапия, сухая углекислая ванна, общая термотерапия, магнитотерапия, амплипульстерапия, ультразвуковая терапия, спелеотерапия...

Чтобы не кривить душой, уточню: так было в «Тальке» не всегда. Если к лечебным процедурам особых вопросов не возникало, то бытовые условия – номера, пищеблок, само здание – были далеки от идеальных. Выделяемого финансирования хватало разве что на поддержание оздоровительного центра на плаву. Железнодорожники столичного отделения дороги неохотно отправлялись сюда на

оздоровление. Несмотря даже на то что 80% стоимости путевки оплачивалось за счет средств предприятия.

свою жизнь, как и их отец, благородному делу: лечению людей.

Перед новым руководителем «Тальки» была поставлена задача поднять здравницу на новый уровень. Работа предстояла большая. Постепенно, шаг за шагом, дело сдвинулось в лучшую сторону. Сначала была произведена тепловая реабилитация лицевой части и торцов фасада жилого корпуса. Затем установили новые окна, уложили напольную плитку, ограждения балконов обшили металлопрофилем. Был отремонтирован пищеблок, где также утеплили кровлю, заменили инженерные сети, вентиляционную систему, коммуникации, электрику. В санузлах установили новую сантехнику.

А сколько разной работы выполнено по мелочам, не перечислю.

Те, кто отдыхал и лечился в «Тальке» раньше, были бы приятно удивлены произошедшим здесь обновлениям. И Евгений Цховребов не скрывает своей радости от результатов проделанной работы. А для этого есть все основания.

Стоит зайти в большой обеденный зал, как оказываешься среди белорусской природы. С фотообоев на вас смотрят благородные олени, а лес выглядит так натурально, что, кажется, еще чуть-чуть фантазии – и можно



В обновленной столовой и аппетит замечательный.



Бывший электромеханик СЦБ Николай ТИТЕНКОВ с удовольствием поправляет свое здоровье в центре.



Начальник ОЦ «Талька» Евгений ЦХОВРЕБОВ: – Приезжайте. Приятный отдых и эффективное лечение гарантируем!

Ситуация кардинально поменялась после того, как на Минском отделении магистрали более пристальное внимание стали уделять оздоровлению работников в ОЦ «Талька». В свою очередь, руководство Белорусской железной дороги поддержало столичное отделение в этом вопросе.

Начальником оздоровительного центра был назначен Евгений Цховребов, работавший до этого главным врачом Осиповичской районной больницы. К слову, оба сына Евгения Михайловича – хирурги столичных учреждений здравоохранения – посвятили



После обновления фасада жилой корпус оздоровительного центра преобразился.



Каждый день отдыхающие посещают бювет, где принимают минеральную воду, источник которой находится на территории ОЦ.

## ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ

будет услышать многоголосье пернатых певуний. А еще – весьма оригинальные светильники на потолках, новые телевизоры, мебель...

Отремонтирован и малый обеденный зал. Строители и дизайнеры постарались сделать из когда-то серой и невзрачной точки общепита нечто замечательное, куда не стыдно пригласить даже депутатов Европарламента... За отдельную плату.

Особо следует отметить, что ремонтные работы и модернизация были выполнены строителями Минской и Оршанской дистанций гражданских сооружений, а также других подрядных организаций. Качественный ремонт – и в подвальной помещении пищеблока. К слову, здесь находятся две холодильные камеры, склады, гардеробные комнаты, санузлы. Грузовой лифт отремонтирован и бесперебойно доставляет нужное количество продуктов питания наверх.

Чтобы облегчить труд работников пищеблока, закуплено необходимое оборудование, включая посудомоечную машину. В скором времени здесь установят новую электроплиту и мармит (установка для сохранения заданной температуры готовых блюд). И все проведенные работы направлены на оказание людям, выбравшим отдых и лечение в оздоровительном центре Минского отделения дороги, более качественных услуг.

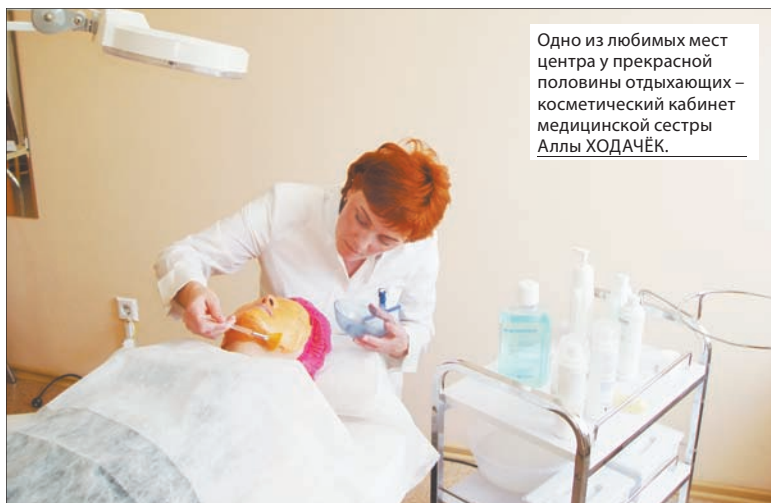
...С кем бы из отдыхающих я ни разговаривал, слышал примерно следующее: «Теперь в «Тальку» буду приезжать с удовольствием», «Даже не представлял, сколько всего за последние несколько лет сделано здесь для нас, железнодорожников. Надо отдать должное руководству отделения».

– Что еще планируется сделать в оздоровительном центре первой категории «Талька» в ближайшие годы? – этот вопрос я адресовал его начальнику врачу-терапевту первой категории Евгению Цховреву.

– Планов много. Собираемся отремонтировать административную зону, холл, крыльцо. Проект уже разработан. Впереди – обновление номерного фонда, ремонт лестничных площадок, коридоров административного корпуса. Большая работа предстоит по благоустройству территории, в частности, будут выложены мелкоштучной плиткой дорожки. Кроме того, планируется возведение амфитеатра, детской площадки, парковки для автомобилей. Отремонтируем в оздоровительном центре имеющиеся покрытия теннисного корта, а также волейбольной площадки. И главное, о чем мечтают все железнодорожники столичного отделения: рассматривается вопрос строительства нового корпуса с бассейном и спортивным залом.

– Будет ли обновляться лечебная база «Тальки»?

– Да, безусловно. Для оздоровительного центра мы приобретаем



Одно из любимых мест центра у прекрасной половины отдыхающих – косметический кабинет медицинской сестры Аллы ХОДАЧЕК.

необходимое оборудование, позволяющее локомотивным бригадам проходить у нас обязательное медицинское обследование. Для кабинета функциональной диагностики закупили велоэргометр – тренажер-велосипед для контроля уровня нагрузки, пульса и других показателей. В центре при помощи холтера можно исследовать работу сердца, осуществить мониторинг суточного артериального давления, ультразвуковую диагностику на аппарате экспертного класса. Только за 2017-й количество обследуемых в кабинете функциональной диагностики пациентов по сравнению с предыдущим годом увеличилось втрое, а в четыре раза больше машинистов локомотивных бригад прошли медицинскую комиссию. Весь медперсонал – специалисты высокого класса, имеющие высшие и первые квалификационные категории.

– Расскажите о медицинском оборудовании. Возможно, есть что-то особенное, что отличает ваш центр от других санаториев.

– Мы располагаем современной медицинской базой. Взять тот же аппарат подводного вертикального вытяжения позвоночника. Это уникальное оборудование было создано в лаборатории локомотивного депо Орша экспериментальной группой под руководством заслуженного рационализатора БССР Анатолия Барташевича и главного врача санатория «Железнодорожник» Александра Марченко.

Среди железнодорожных здравниц только в «Тальке» установлен генератор радона, которым мы лечим сердечно-сосудистые, гинеко-

логические заболевания, а также болезни суставов и позвоночника.

О здоровье отдыхающих позаботятся в бальнеологическом, теплотечения и физиотерапевтическом отделениях, соляной пещере и массажном кабинете. В этом году планируем приобрести ванны для подводного душа-массажа и несколько бальнеологических ванн, физиотерапевтический аппарат «Рефтон» и аппарат прессотерапии «Лимфомат».

Кроме того, на территории оздоровительного центра «Талька» имеется источник сульфатно-хлоридно-натриевой минеральной лечебно-столовой воды малой минерализации – аналога нукусской (Узбекистан) и золочевской (Украина). Как известно, такая вода полезна пациентам, страдающим заболеваниями желудочно-кишечного тракта, печени, желчевыводящих путей, нарушением обмена веществ и железодефицитной анемией.

Укрепить здоровье отдыхающих – главная задача, стоящая перед дружным коллективом оздоровительного центра. Чистый воздух, сбалансированное питание, вечера отдыха, экскурсии, различные развлекательные программы тоже этому способствуют.

Более двух тысяч человек оздоровились в «Тальке» в прошлом году, из них 85 процентов – железнодорожники. Это стало возможным во многом благодаря не только различным процедурам, полученным отдыхающими, но и уютной, доброжелательной атмосфере, которую создает персонал оздоровительного центра.

**Игорь ПЕТРОВСКИЙ**  
**Фото Алексея ВОЙТОВА**



Сауна – любимое место отдыхающих «Тальки».



Ультразвуковое обследование проводит врач Елена МАРЧУК.



Хозяйки кабинета функциональной диагностики врач Ирина ШЕСТАКОВА и медицинская сестра Анна АЛЕКСАНДРОВИЧ.



Уникальное оборудование – аппарат подводного вертикального вытяжения позвоночника.

# «Талька» ждет вас!



Большой популярностью у отдыхающих пользуется SPA-капсула, включающая термо-, гидро- и хромотерапию.



Многие отдыхающие стремятся попасть к мастеру своего дела – технику-массажисту Сергею РУДАКУ.

## Россия

Балерины...  
на станции

Пресс-служба Петербургского метрополитена сообщает о выходе в свет проекта «Эстетика петербургского метро».



В первый день весны на страничке проекта в социальной сети Instagram были размещены первые шесть фотографий. Каждой соответствует целая история – персонажей, участников фотосессии и, конечно, самих станций. Например, подписчикам аккаунта метрополитена в Instagram сообщают, что панно «1917 год» на станции «Балтийская» выполнено в технике флорентийской мозаики из цветных камней и мрамора или что трио музыкантов Мариинского театра – Вадим Каминский, Мария Шалгина и Виктория Гущина – иногда дает в переходах метро концерты и им нравится станция «Бухарестская».

На снимке – балерины Мариинского театра на станции метро «Кировский завод». Без метрополитена Петербург невозможно представить так же, как и без балета.

Помимо Instagram, проект «Эстетика петербургского метро» запустил свой канал и в мессенджере Telegram.

## Литва

Атташе  
отрасли

Министерство коммуникаций и транспорта Литвы предлагает учредить должность транспортного атташе в Посольстве Литвы в Польше.

Ведомство поясняет предложение стремлением расширить дипломатическое представительство на целевых рынках бизнеса. По его сообщению, важность Польши для развития и деятельности транспортной системы Литвы все растет, поэтому следует улучшить свое представительство в реализации совместных транспортных проектов европейского значения (особенно Rail Baltica, Via Baltica, Via Carpatia, Функционального блока воздушного пространства Балтии).

Польша – приоритетное направление в перевозке пассажиров и грузов в страны Западной Европы, а также государство, с которым в будущем целесообразно создавать общие инфраструктурные сети, координировать действия по привлечению более крупных грузовых транзитов из Азии (особенно Китая), Северной Европы и Скандинавии, развивая инициативу «Один пояс, один путь».

Ожидается, что благодаря представителю Литвы в Польше будут созданы предпосылки для развития не только транспортного сектора, но и экономики страны.

## Украина

Билеты, карточки,  
трамваи

Подведены результаты исследования Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и Innovative Fintech Solutions (KJ IFS, Венгрия) о введении системы электронных билетов в разных городах Украины.

Исследование охватывало девять городов: Львов, Луцк, Тернополь, Ровно, Винницу, Чернигов, Николаев, Днепр и Мариуполь. В отчете о его результатах, который цитирует news.finance.ua, указано: треть единиц общественного транспорта в перечисленных городах – электрические. Исключение составляют Луцк, где электрическими являются 100% транспортных средств, и Винница, где доля электротранспорта – 60%.

По данным ЕИБ и KJ IFS, типичный возраст коммунального пассажирского транспортного средства в Украине – от 20 до 30 лет. Во Львове он составляет – 10,5, в Тернополе – 31 год. Наиболее противоречивым городом является Винница с 3–4-летними автобусами и трамваями, чей срок эксплуатации насчитывает 44 года.

В среднем во всех городах, где проводилось исследование, перевозится более 2,7 млн человек за один рабочий день. Наименьший пассажиропоток в Луцке, наибольший в Днепре – более 700 тысяч пассажиров за день.

В городах используются бумажные билеты, кроме Днепра и Тернополя, где уже внедрили оплату проезда по карточкам. В большинстве случаев типичны месячные и одноразовые билеты. Исключение составляет Николаев, где также есть ежедневные и еженедельные билеты.

## Эстония

Общественный  
станет  
бесплатным

Общественный транспорт на уездных линиях в Эстонии по примеру Таллинна станет бесплатным. Первым новшеством опробует столичный уезд Харьюмаа. Об этом, как пишет ERR, в интервью изданию Eesti Päevaleht заявила министр экономики и инфраструктуры Кадри Симсон.



## Кыргызстан

Air Manas  
стала  
первой

в Кыргызстане авиакомпанией, получившей сертификат IOSA от Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA)



Сертификат IOSA признается мировыми авиакомпаниями в качестве бесспорного доказательства безопасности деятельности авиапредприятия. Его наличие выводит компанию на новый уровень в отношениях с партнерами, дает гарантию уважения и доверия, безопасности вложения денег в авиапредприятие, прошедшее аудит.

Сегодня «Эйр Манас» – одна из динамично развивающихся авиакомпаний Кыргызской Республики, использующая воздушные суда типа «Боинг 737-400» и «Боинг 737-800». Была образована на базе ранее существовавшей авиакомпании, которая занималась выполнением чартерных рейсов с 2006 года.

## Туркменистан

## 7 марта

В этот день в Туркменистане впервые отмечали новый профессиональный праздник – День работников комплекса транспорта и связи, установленный указом президента страны в октябре 2017 года.

По всей стране прошло чествование работников сферы транспорта и связи: концерты, праздничные мероприятия, награждение работников, добившихся высоких результатов в профессиональной деятельности. Празднование было приурочено к открытию 7 марта прошлого года нового железнодорожного и автомобильного мостов через Амударью. Это событие стало действительно важным для развития сферы транспорта, связи и торговли. Причем не только для Туркменистана, но и для других стран Средней Азии.

Советы врача

# Секреты долголетия

**С древнейших времен человечество волнует вопрос, как прожить много лет и оставаться при этом в полном здравии. Существует мнение, что долголетие на 20–30% – это генетика, остальные 70% зависят от нашего образа жизни.**

Главный рецепт долголетия – активное движение. Немалую роль играют ежедневные физические упражнения. Хорошо помогает легкая утренняя гимнастика, а также нормальный и здоровый сон 7–8 часов в сутки. За это время организм успевает отдохнуть, восстановиться. Люди, которые спят меньше или больше положенного, чаще болеют и быстрее стареют. Полноценный сон защищает от стресса, депрессии и болезней сердца.

Немаловажную роль играет питание. Нужно придерживаться золотой середины: не переедать и не голодать. Организм любит порядок: есть нужно в установленное время 4–5 раз в день. И не забывать про супы. Употребляйте нежирные сорта мяса в отварном или тушеном виде, рыбу, овощи и фрукты, если они не противопоказаны – такое бывает при определенных заболеваниях.

Снижайте вес: худощавый человек всегда выглядит моложе. Необходимо отказаться от вредных привычек: курения и употребления алкоголя. Не забывайте про защиту от солнечных лучей. Помогут оставаться молодым и такие не трудные, но полезные действия, как проведение влажной уборки и проветривание в доме, прием витаминов, конечно, по рекомендации врача. Кроме того, нужно регулярно проходить обследование у врачей-специалистов.

Очень большое значение имеют положительные эмоции. Боритесь с депрессией и стрессами, ведь они ослабляют жизненную энергию, изменяют сон и аппетит, снижают внимание и память. Важен позитивный взгляд на жизнь. Жизнерадостному человеку всегда легче живется, ведь улыбка и смех дают силы. Говорите сами себе комплименты, любите себя в любом возрасте. И помните: все – в вашей власти.

Светлана ДУБЕНЬ, кандидат медицинских наук, главный врач УЗ «23-я городская поликлиника»

## Уважаемые акционеры СОО «АТЭП-5»!

30 марта в 13.00 по адресу:  
г. Минск, ул. Серова, 46 состоится очередное  
собрание акционеров СОО «АТЭП-5».

### ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Об итогах хозяйственно-финансовой деятельности СОО «АТЭП-5» за 2017 год и перспективах развития Общества на 2018 год. Утверждение годового баланса и отчет о прибылях и убытках за 2017 год. Отчет ревизионной комиссии.
2. Об использовании чистой прибыли за 2017 год.
3. О направлении использования чистой прибыли за 2018 год.
4. Утверждение количественного состава членов наблюдательного совета.
5. Утверждение количественного состава ревизионной комиссии (ревизора).
6. Об условиях материального вознаграждения членам наблюдательного совета.
7. Об условиях материального вознаграждения ревизионной комиссии (ревизора).
8. Выборы членов наблюдательного совета.
9. Выборы членов ревизионной комиссии (ревизора).

С материалами, подготовленными к собранию (список кандидатов в члены наблюдательного совета), можно ознакомиться по адресу: г. Минск, ул. Серова, 46 30 марта с 12.00 до 12.45.

Начало работы группы регистрации – 30 марта в 12.00. Регистрация заканчивается в 12.45.

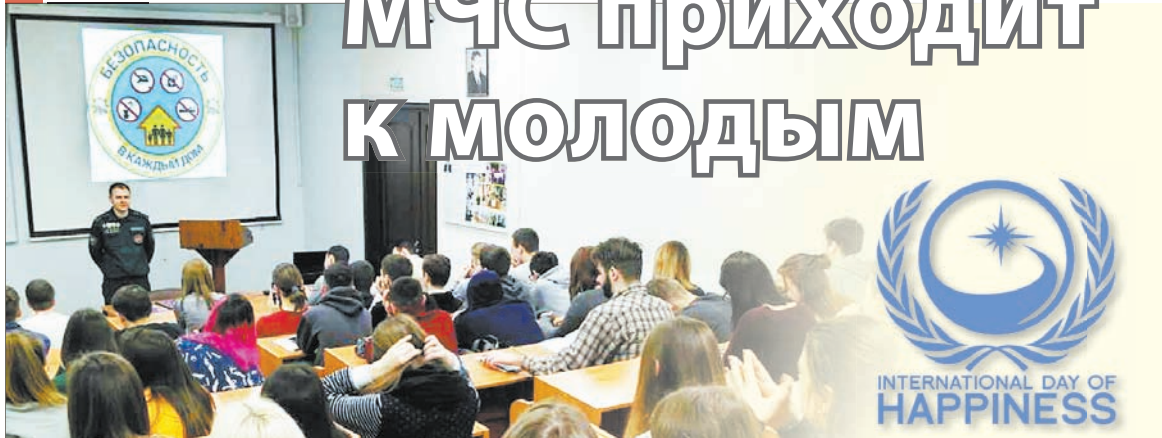
Список акционеров для участия в собрании будет составлен по состоянию на 23 марта 2018 года. Для регистрации при себе иметь следующие документы: акционеру Общества – паспорт; представителю акционера – паспорт и доверенность, заверенную в установленном порядке.

УНП 100286240

Коллектив РУП «Могилеватодор» выражает глубокое соболезнование заместителю генерального директора Ирине Степановне Новиковой в связи с постигшим ее горем – смертью МАТЕРИ.

Коллектив работников УП «Белтехосмотр» выражает искренние соболезнования директору предприятия Анатолию Степановичу Пашкевичу и скорбит вместе с ним в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

Акция



# МЧС приходит к молодым



В рамках второго этапа акции «Безопасность в каждый дом!» работники Партизанского РОЧС провели профилактические мероприятия со студентами Международного государственного экологического университета им. А.Д. Сахарова и Минского государственного медицинского колледжа.

Молодежи рассказали об основных правилах безопасности, действиях в случае возникновения различных чрезвычайных ситуаций, правилах пользования первичными средствами пожаротушения, а также ознакомили с возможностью использования мобильного приложения «Помощь рядом».

Очень впечатлил ребят просмотр тематического фильма «Недетские игры». Особенно интересным и познавательным для студентов стало проведение мини-брейн-ринга на тему безопасности. Победила в нем команда девушек из экологического университета. На память они получили календари с символикой МЧС.

Проверь себя

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

|                            |                    |                  |                          |                          |  |  |                |                        |                    |
|----------------------------|--------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|----------------|------------------------|--------------------|
| Авто-мобиль-ный буфер      |                    |                  |                          |                          | Река в Германии  |  |                |                        |                    |
|                            |                    |                  | Раз-лад в партии         | Сту-пень к сер-жанту     | Отнюдь не во сне                                       |  |                | Работ-ник у попа       |                    |
|                            |                    |                  |                          |                          |  |  |                |                        | Завер-шение дела   |
|                            |                    |                  | Дужка для ноги всад-ника | Классификация организмов |  |  |                |                        |                    |
|                            |                    |                  | "Квар-тет" чеку-шек      | ... Джа-лиль             |  |  |                |                        |                    |
|                            | Адская жарница     | Щипцы для кабеля |                          |                          | Род пальм, волокно из листьев которого идет на веревки |  |                | Англий-ский шахма-тист |                    |
|                            |                    |                  | Курорт на Черном море    | Река на Аляске           |  |  |                |                        |                    |
| Бог, купающий на эква-торе | Благо-родное дело  | Лео-пард иначе   |                          |                          | Актри-са ... Ро-гов-цева                               |  |                | Круг на штанге         |                    |
|                            |                    |                  | Пища для ко-либри        | Острова Море-плава-телей |  |  |                |                        |                    |
|                            | Время свиной охоты | Аренда раб-силы  |                          |                          | Сын по-арабски   |  |                |                        |                    |
|                            |                    |                  |                          | Древ-няя монета          |  |  |                |                        | И капут, и крыш-ка |
|                            |                    |                  |                          |                          | Нерв-ный "дрыг"  |  |                |                        |                    |
|                            |                    |                  |                          | Алко-голь папу-сов       | Меди-цинский ра-ботник                                 |  |                |                        |                    |
|                            |                    |                  |                          | ЗИЛ изна-чально          |  |  | Бывает до ушей | Боевая травма          |                    |
| Заросли Сибир-ской сосны   |                    |                  |                          |                          | Боевая машина  |  |                |                        |                    |

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: Стартер, Хаб, Стремя, Вид, Пекло, Муса, Литр, Риск, Юкон, Барс, Ада, Ночь, Наем, Ибн, При-цеп, Обол, Кава, Тик, Рана, Амо, Кедрач, Танк.  
ПО ВЕРТИКАЛИ: Раскол, Ефрептор, Наву, Барда, Бампер, Исход, Кусаки, Карюта, Анана, Самоа, Нептун, Нектар, Блин, Брач, Каюк, Рот.

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

## Верный друг

Пятилетняя Катерина – дочка нашего постоянного читателя водителя большегруза ОАО «Гродноблавтотранс» Павла Загдая – часто бывает у бабушки в городском поселке Большая Берестовица. Там девочку ждет четверолапая подруга – годовалая Дэсси породы сибирская хаски.

Зима для Дэсси – лучшее время года. Снег, мороз, метелица для такой породы, как сибирская хаски – только в радость. Дэсси с удовольствием катает Катю на санках по парку, ведь прежде всего она ездовая собака.

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. Представьтесь 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.

Фотофакт

## Как космический корабль

Футуристический междугородный автобус Wubbo Superbus в Объединенных Арабских Эмиратах похож на роскошный суперкар. У него – 16 дверей и 23 посадочных места. Передвигается он со скоростью около 250 км/ч от Дубая до Абу-Даби по выделенной полосе, которая находится рядом с существующими автобанами.

Автобус разрабатывался в Нидерландах. Автор проекта – Вуббо Оккельс, первый из голландцев побывавший в космосе. Вероятно, поэтому транспортное средство своими очертаниями напоминает космический корабль.



Даты

## Будем счастливыми

20 марта во всем мире отмечается Международный день счастья. Праздник учрежден Генеральной Ассамблеей ООН 28 июня 2012 года для поддержания идеи о том, что мечта о счастье – неотъемлемое желание каждого человека на планете.



Дата выбрана неслучайно. 20 марта наступает весеннее равноденствие, символизирующее одинаковое право на счастье для всех: как день равен ночи, так один человек похож на другого, поэтому все едины в своем стремлении наслаждаться жизнью.

Интересно, что предложение было внесено на рассмотрение в Генеральную Ассамблею ООН Королевством Бутан и поддержано представителями всех 193 государств – членом ООН. Жители Бутана признаны лидерами по коэффициенту Валового национального счастья (так измеряется благосостояние граждан). Упор при этом делается не на материальные богатства, а на традиционные духовные ценности: семью, здоровье, природу, религию. Эта концепция основывается на буддийских представлениях о счастье. Более 40 лет назад она была введена в обиход четвертым королем Бутана и с тех пор используется в стране в качестве неофициальной философской доктрины.

Существует и международный индекс счастья, служащий для определения уровня процветания государства. Он используется для отражения состояния окружающей среды и измерения благополучия ее

жителей. Самой счастливой в этом смысле была названа Коста-Рика.

В некоторых странах этот праздник отмечается не одну неделю. В этот день по всему миру проводятся различные просветительские мероприятия. Правительственные и общественные организации стараются помочь тем, кто в этом больше всего нуждается, благотворительные фонды проводят акции. Родные и близкие всячески выражают свою любовь, даже незнакомые делают друг другу небольшие приятные сюрпризы.

Многие задавались вопросом: что такое счастье и как стать счастливым? Каждый человек сам создает свое счастье. Человек становится счастливее, когда начинает ценить приятные мелочи, окружающие его. Как этому научиться? В-первых, благодарить прошлое. Чтобы добиться гармонии в жизни, очень важно ценить события, произошедшие раньше. Во-вторых, любить настоящее. Нужно наслаждаться каждым моментом и уметь получать от него удовольствие. В-третьих, любить своих близких и родных, учиться прощать и забывать обиды, да и самому не ранить дорогих людей.

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 Миноблсполкома; Костин В.Б. – директор Департамента по авиации; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Ринг В.И. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций; Шульга Г.И. – первый заместитель генерального директора РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

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

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

Телефоны:

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

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53  
 Витебск (0212) 55-63-66, 63-44-69  
 Гомель (0232) 75-16-36  
 (0232) 60-02-51  
 Гродно (0152) 78-90-94, 68-05-98  
 Могилев (0222) 70-27-23  
 (0222) 24-77-14  
 Светлогорск (02342) 5-04-41  
 Южный федеральный округ России (10-7-988) 31-61-747

Индекс 64121

Подписано в печать 14.03.2018  
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 342 экз. Заказ 850.  
 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

