

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

24 января 2019 г., четверг, № 4 (6063)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ Ўстойлівага развіцця ў

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

Наука изменяет мир

27 января в нашей стране отмечается День белорусской науки. Этой знаменательной дате в календаре в Белорусском государственном университете транспорта посвящен целый ряд мероприятий, приурочены фотовыставка и выставка научных трудов ученых БелГУТа. Торжественное собрание пройдет в актовом зале 25 января.

Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко неоднократно отмечал: отечественной науке нужны новые талантливые молодые люди. Именно таких «взрачивает» БелГУТ. В крупнейшем образовательном и научном центре транспортного и строительного комплексов на девяти факультетах и в трех филиалах – колледжах – обучается около 10 тысяч студентов всех форм обучения. Здесь функционирует НИИ железнодорожного транспорта, в состав которого входят 14 научно-исследовательских лабораторий и центров (в том числе две отраслевые), шесть НИЛ имеют государственную аккредитацию. Ученые университета выполняют три задания по государственным программам научных исследований: «Физическое ма-

териаловедение, новые материалы и технологии», «Механика, металлургия, диагностика в машиностроении». Выпускаются три научных издания, включенные в перечень рекомендованных ВАК для опубликования результатов диссертационных исследований. При БелГУТе функционируют два Совета по защите диссертаций, успешно работают 13 научно-педагогических школ, осуществляется подготовка научных кадров высшей квалификации по восьми специальностям в аспирантуре и докторантуре. В 2018 году сотрудники университета защитили одну докторскую и семь кандидатских диссертаций. Получено два аттестата профессора и два – доцента. Проведено 20 научных конференций, издано около тысячи научных работ, в том числе 9 монографий,

26 учебников и учебных пособий с грифом, 342 научные статьи, получено восемь патентов. Активно развивается студенческая наука. При кафедрах университета действует свыше 20 кружков по 70 направлениям. Результатом исследования стало издание двух сборников студенческих работ. А по итогам Республиканского конкурса студенческих работ два конкурсанта удостоены звания лауреата и 14 получили дипломы I степени.

В 2018 году доктор технических наук профессор кафедры «Материаловедение и технология материалов» Александр Рогачев и научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы» Евгений Потылкин удостоены стипендии Президента Республики Беларусь талантливым молодым ученым. Кроме того, развивается сотрудничество с 55 университетами, научными центрами и организациями 10 стран. В 2018 году заключено более 120 зару-

бежных контрактов и выполнены научные исследования по заказу организаций из Франции, Узбекистана, России, Эстонии, Швейцарии, Украины, Чехии, Латвии, Казахстана, Австрии. Для предприятий и организаций Республики Беларусь выполнено около 1000 научно-исследовательских и инженерных работ. Результаты такой деятельности, несомненно, изменяют мир к лучшему.



Прямая линия



26 января с 09.00 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

www.transport-tranzit.by

Новый информационно-аналитический интернет-ресурс редакции газеты «Транспортный вестник» о развитии всех видов транспорта и расширении транзитного потенциала Европы и Азии



Международное сотрудничество и интеграционное партнерство, экспертная аналитика, экономика, финансы, инвестиции, международные перевозки грузов, логистика, таможенные аспекты, правовая практика, модернизация, инновации, опыт

RENAULT TRUCKS SELECTION MORE THAN USED TRUCKS



200 ПУНКТОВ ПРОВЕРКИ ГАРАНТИЯ 1 ГОД ИЛИ 120 000 КМ ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 5%

Минск, ул. Притыцкого, 79-509
+375 29 627 45 35, +375 29 640 25 35
renault-trucks.by



Представление

Задачи, которые выбрали нас



21 января заместитель премьер-министра Республики Беларусь Владимир Кухарев представил коллективу Министерства транспорта и коммуникаций нового руководителя.

Вице-премьер напомнил о том, что 15 января в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь министром транспорта и коммуникаций назначен Алексей Авраменко. Отложенное на несколько дней представление нового руководителя отрасли было обусловлено его отъездом в командировку.

Заместитель премьер-министра подчеркнул, что Алексей Авраменко в аппарате министерства человек не новый, работает здесь уже давно, а потому всем хорошо знаком. В своем выступлении Владимир Кухарев акцентировал внимание на основных направлениях деятельности, которые вновь назначенному министру совместно с коллективом Минтранса предстоит реализовывать. В первую очередь необходимы пересмотр и модернизация концепции развития транспортной отрасли.

– Мы видим, что меняется время. Новые подходы, новые технологии... Растут запросы наших граждан, которые требуют улучшения качества по всем направлениям транспортной деятельности. Это касается и перевозок, и качества обслуживания дорог, и повышения эффективности отрасли в целом, и ее оптимизации, – подчеркнул вице-премьер.

Владимир Кухарев также обозначил ключевые моменты по каждой из подотраслей транспортного ведомства, которые должны найти отражение в документе.

В отношении автомобильного транспорта отмечена важность использования транзитного потенциала нашей страны, создания качественных магистралей, развития сферы автомобильных перевозок, проработки вопроса о разрешениях на международные перевозки грузов в/из третьих стран.

На железной дороге необходимо выработать системные подходы по оптимизации структуры, снижению затрат, повышению качества грузоперевозок, поскольку это важнейшая составляющая доходов страны.

Перед авиацией в соответствии с поручением главы государства стоит задача ежегодного увеличения пассажиропотока на 15%. Все условия для этого созданы. Реализован масштабный проект строительства второй взлетно-посадочной полосы, растет парк самолетов. Авиационный транспорт пользуется у населения все большим спросом. Необходимо работать над снижением затрат и соответственно тарифов.

На водный транспорт в соответствии с поручением Президента следует обратить особое

внимание. Подотрасль нуждается в оптимизации структуры. И здесь нужен системный и комплексный подход.

Владимир Кухарев при этом подчеркнул важность безусловного выполнения поручений главы государства, которые были даны при назначении. В завершение своего краткого выступления вице-премьер высоко оценил деятельность аппарата министерства в целом:

– Коллектив опытный, дееспособный, профессиональный.

В ответном слове вновь назначенный министр транспорта и коммуникаций заверил, что поручения Президента, которые были даны при назначении, приняты коллективом министерства к безоговорочному исполнению.

Одну из первоочередных задач Алексей Авраменко видит в необходимости доукомплектования аппарата министерства, в первую очередь его руководства. В ближайшее время будут внесены соответствующие предложения.

Что касается работы транспортной отрасли, то она продолжится в прежнем ключе. Времени на раскачку нет. Транспорт – очень динамичная отрасль, требующая постоянного внимания.

Обозначенные вице-премьером проблемные вопросы по каждой из подотраслей коллективу министерства хорошо знакомы. Поставленные задачи понятны. Все усилия будут направлены на их решение, планомерное развитие, совершенствование, оптимизацию отрасли, повышение качества транспортных услуг, снижение затрат.

В ближайшее время будет разработана концепция развития транспортной отрасли до 2030 года, в которой найдут отражение основные направления совершенствования и оптимизации работы железнодорожного, авиационного, водного, автомобильного транспорта, организаций дорожного хозяйства.

– Поскольку одной из основных задач, поставленных главой государства, является оптимизация структуры управления водным хозяйством, то в концепции развития транспортной отрасли этому направлению будет уделено особое внимание. Особенно в тех точках развития и роста, которые мы определим в качестве приоритетных, – акцентировал внимание министр.

В завершение руководитель ведомства заверил, что приложит все усилия для дальнейшего развития транспортной отрасли.

Сотрудничество

Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси при поддержке Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) провело 16 января в Лондоне презентацию пилотного проекта реконструкции и технического обслуживания автомобильной дороги М10 Граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (км 109,9 – км 195,15) на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Соглашение между Правительством Беларуси и ЕБРР по подготовке к реализации инфраструктурного проекта «М10» было подписано еще в мае 2016 года.

Проекты есть. Нужны партнеры

Беларусь на лондонском роуд-шоу представлял министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко. На мероприятии присутствовали начальник главного управления автомобильных дорог Минтранса Александр Головнев, заместитель начальника управления программ развития и международного сотрудничества Ольга Михейчик, директор государственного учреждения «Белавтострада» Андрей Иванов, начальник отдела правовой и организационной работы Юлия Познанская.

Участниками диалога стало более 50 строительных компаний, международных финансовых организаций, банков, консалтинговых и страховых организаций из Турции, Франции, Российской Федерации, Австрии, Италии, Испании, Португалии, Венгрии, Китая, Японии, Южной Кореи и других стран. Их вниманию была предоставлена исчерпывающая информация об инвестиционном климате Беларуси. Участники выразили удовлетворение состоявшимся роуд-шоу.



Алексей Авраменко провел ряд встреч с частными партнерами, заинтересованными в реализации пилотного проекта ГЧП в Беларуси. Это представители компаний Makyol (Турция), VIS Group и Региональная концессионная компания (Российская Федерация), Intertoll Europe (Венгрия), IC Içtaş (IC Infra, Турция), Strabag AG (Австрия), Marubeni Europe Plc (Япония), Rizzani de Eccher Group (Италия), SK Engineering & Construction (Корея) и других.

В феврале 2019 года Министерство транспорта и коммуникаций объявит о старте международного конкурса по выбору частного партнера, который будет сопровождать международные консультанты PWC.

На победителя возлагается обязанность за два года реконструировать дорогу и в течение 20 лет нести ответственность за ее состояние и обслуживание.

В ходе переговоров белорусской делегации с представителями ЕБРР стороны рассмотрели возможность финансирования других проектов, таких как ремонт (реконструкция) автодорожных искусственных сооружений на основных транспортных магистралях Беларуси, обеспечивающих движение транзитного транспорта и основные транспортные перевозки, а также реконструкция автомобильных дорог М3 Минск – Витебск, Р46 Лепель – Полоцк – граница РФ (Юховичи). Для координации совместных действий будет разработана дорожная карта.

Кроме того, стороны выразили удовлетворение ходом реконструкции автодороги Р80 Слобода – Паперня (км 0 – км 14,770), включая разработку направлений совершенствования системы управления дорожным хозяйством. Достигнута договоренность о привлечении ЕБРР консультантов для исследования привлекательности инфраструктуры аэропортов Беларуси с целью развития транзитного потенциала, а также проведения предварительного исследования по восстановлению международного водного пути Е-40.



Пассажирские перевозки

FLIRT: еще десять

18 января в Управлении Белорусской железной дороги состоялось подписание контракта с ЗАО «Штадлер Минск» на закупку электропоездов для межрегиональных линий бизнес-класса. Документ подписали заместитель начальника Белорусской железной дороги Владимир Балахонов и директор ЗАО «Штадлер Минск» Филипп Бруннер.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Белорусская магистраль сотрудничает с компанией Stadler с 2010 года, когда был заключен первый контракт на поставку 10 современных электропоездов для городских линий. Сегодня в Беларуси в городском, региональном и межрегиональном сообщении курсируют 18 современных электропоездов ЭП^Г, ЭП^Р и ЭП^М производства Stadler.

В рамках нового контракта с компанией Stadler Белорусская железная дорога приобретет до 2021 года 10 современных пятивагонных электропоездов FLIRT. Поставка первого запланирована на 2020-й. Для реализации инвестиционного проекта будут привлечены кредитные ресурсы ведущих иностранных банков.

Базовой моделью для разработки новых электропоездов станут семивагонные электропоезда серии FLIRT Intercity, которые сегодня курсируют по маршруту Минск –

Гомель. Длина новых составов – 92 960 мм, ширина кузова – 3480 мм. Максимальная скорость, которую сможет развивать FLIRT, – 160 км/ч. Новый поезд рассчитан на 260 мест.

В зоне повышенной комфортности – иными словами, в пассажирском салоне первого класса, отделенном стеклянной перегородкой с электрическим приводом – установят 16 комфортабельных кресел с регулируемыми спинками и подлокотниками. Также предусмотрены места для размещения

крупногабаритного багажа, гардероб для верхней одежды, кнопки вызова проводника. При нажатии на них в купе у него будет включаться аудиовидеосигнал.

В салонах второго класса мягкие сиденья с подлокотниками установят по системе 3+2.

Из других элементов комфорта нового FLIRT – солнцезащитные рулонные шторы на окнах, которые можно зафиксировать в любом положении, три туалетных комплекса, один из которых – для лиц с ограниченными физическими

возможностями, места для пассажиров с нарушением функций опорно-двигательного аппарата, а также зоны для перевозки детских колясок, крупногабаритного багажа и велосипедов в одном из салонов.

Составы будут оснащены системами: беспроводного доступа к сети интернет (Wi-Fi) и усиления сигнала GSM. В целях повышения эффективности эксплуатации подвижного состава данные о местонахождении поезда, расходе электроэнергии и маршруте смогут поступать на сервер Белорусской железной дороги.

Примечательно, что номера вагонов и мест, а также другую важную для пассажиров информацию продублируют шрифтом Брайля.

Отличительной особенностью новых поездов станет также наличие аппаратов по продаже продуктов питания, горячих и прохладительных напитков.

Поставляемые поезда будут соответствовать всем требованиям

технических регламентов Таможенного союза. Использовать их планируется на наиболее востребованных электрифицированных участках БЖД.

Во время церемонии подписания контракта Владимир Балахонов отметил, что Белорусская железная дорога активно и планомерно внедряет в жизнь новый формат пассажирских перевозок в соответствии с требованиями Указа Президента Республики Беларусь от 25.04.2012 № 202 «О мерах по развитию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования».

В стране создана комплексная система пассажирских перевозок, направленная на удовлетворение потребностей населения в транспортном обслуживании. Магистраль готова к реализации важных социальных проектов, предоставляющих жителям и гостям нашей страны транспортные услуги европейского уровня.

Владимир Балахонов поблагодарил руководство компании Stadler за конструктивное сотрудничество.

Для Stadler, в свою очередь, новый заказ означает дальнейшее расширение присутствия компании на белорусском рынке.

– Мы благодарны Белорусской железной дороге за оказанное доверие и уверенность в высоком качестве и надежности нашего подвижного состава, – отметил Филипп Бруннер.



Фото Александра БАЧИЛО

«Белавиа»

И качество, и эффективность

Среди приоритетных задач ОАО «Авиакомпания «Белавиа» – расширение географии продаж авиабилетов на свои рейсы и повышение качества обслуживания пассажиров. Стабильно развивающаяся компания и лидер белорусской авиационной отрасли продолжает планомерно осваивать новые рынки воздушных перевозок и наращивать объемы экспорта.

В 2018 году авиакомпанией успешно выполнены все ключевые показатели эффективности работы. Всего было осуществлено 35,8 тысячи рейсов и перевезено 3,37 млн пассажиров, что на 12% больше, чем в 2017-м. Выручка от реализации услуг и работ выросла на 18,8%, производительность труда – на 11,9% (402,3 тысячи рублей на одного среднесписочного работника).

Принятие комплекса мер по повышению эффективности использования трудовых ресурсов, увеличению объемов производства, получению дополнительной выручки и снижению материальных затрат позволило снизить по итогам года уровень затрат на производство и реализацию продукции в размере минус 4% при задании минус 0,1%. Рост объемов перевозок сделал возможным увеличение экспорта услуг на 4% (до 253,4 млн долларов).

Основной объем авиаперевозок «Белавиа» выполняет на регулярных рейсах. В 2018 году они осуществлялись из Минска в 52 аэропорта 28 государств (с учетом чартерных – в 101 аэропорт 46 стран). Кроме того, в летний период регулярные полеты в Калининград выполнялись в том числе из областных аэропортов Брест, Витебск, Гродно, Гомель. Количество регулярных полетов возросло на 7,2% к уровню 2017

года и достигло 31,4 тысячи. Чартерных рейсов было выполнено 4,4 тысячи, что больше на 17,2%.

Были открыты регулярные рейсы из Минска по четырем новым маршрутам: в Казань, Ростов, Кишинев и Воронеж. С учетом спроса увеличена частота полетов на некоторых действующих регулярных маршрутах.

Одним из факторов динамичного развития авиакомпании является формирование современного флота воздушных судов. В рамках реализации инвестиционного проекта «Увеличение парка воздушных судов ОАО «Авиакомпания «Белавиа» в 2018 году были приобретены в собственность современные воздушные суда – один Embraer-175 и два Embraer-195, эксплуатация которых позволит повысить производительность перевозок и улучшить качество предоставления услуг.

Специальное программное обеспечение, внедренное «Белавиа», даст возможность активно мониторить стоимость перевозок авиакомпаний-конкурентов и снижать собственные тарифы (на прямых регулярных и трансферных направлениях) для привлечения дополнительных пассажиров на свои рейсы как из Беларуси, так и из других стран. Так, в прошлом году проводился ряд

рекламных акций по продаже авиабилетов по специальным тарифам, были внедрены и экспериментальные тарифы. Кроме того, на протяжении нескольких лет авиакомпания планомерно снижает тарифы на регулярных маршрутах.

«Белавиа» постоянно расширяет собственную сеть продаж за рубежом. В настоящее время авиаперевозчик продает билеты на свои регулярные рейсы в 60 странах мира. В остальных государствах пассажирские перевозки оформляются на рейсы «Белавиа» на бланках иностранных авиакомпаний.

В 2018 году доля транзитных пассажиров на регулярных рейсах белорусского авиаперевозчика достигла 47%.

– Транзит позволяет увеличить количественные и финансовые показатели как нашей компании, так и аэропорту, – отмечают в ОАО «Авиакомпания «Белавиа». – И в связи с ростом значения для белорусской авиации транзитных перевозок всем заинтересованным необходимо уделить больше внимания вопросу оптимизации процедур транзита пассажиров и их багажа через Национальный аэропорт Минск с учетом взаимодействия с таможенными и пограничными органами.

Безусловно, в числе приоритетных задач национального авиаперевозчика остаются

обеспечение безопасности полетов и соответствие стандартам эксплуатационной безопасности ИАТА и ИКАО. На достижение этого направлен аудит безопасности полетов и качества – IOSA, который принят в рамках ИАТА и является первым консолидированным стандартом безопасности для всей отрасли.

Развитие рынков авиаперевозок, создание новых технологий, расширение флота за счет приобретения современных топливоэффективных воздушных судов – все это создает необходимые условия для повышения экономической эффективности работы в будущем. Поэтому в соответствии с Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы авиакомпания в 2018–2021 годах планирует провести кардинальную замену флота: постепенно будут выведены из эксплуатации находящиеся в лизинге Boeing-737/500 и Boeing-737/300, а взамен их будут приобретены новые – Embraer-175/195 и Boeing-737/800. Со временем в планах – полностью перейти к эксплуатации самолетов нового поколения: Embraer-195E2 и Boeing-737MAX8.

– Реализация данной программы даст возможность снизить средний возраст флота авиакомпании за счет вывода из эксплуатации воздушных судов, имеющих значительный срок службы. Это, в свою очередь, позволит повысить безопасность и качество полетов и в итоге – их конкурентоспособность на международных рынках авиаперевозок, – обрисовали в авиакомпании планы на ближайшую перспективу.

Инецца ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

Наша безопасность


Дефектоскописты подтверждают мастерство

Основным условием эксплуатации железных дорог, перевозок пассажиров и грузов является безопасность движения поездов. Большой акцент в работе тружеников белорусской магистрали сделан на ее четком обеспечении. Это выражено в том числе и в подготовке кадров, повышении их квалификации, организации ежегодных конкурсов профмастерства среди работников разных хозяйств.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Недavno в Жлобинском вагонном депо прошел дорожный конкурс профессионального мастерства среди дефектоскопистов службы вагонного хозяйства белорусской магистрали.

В нем приняли участие 11 представителей вагонных депо магистрали, которые ответили на теоретические вопросы и выполнили практические задания. Теоретический этап оказался для участников самым сложным. Общие и специальные вопросы касались правил проведения магнитопорошкового, ультразвукового и визуального методов неразрушающего контроля, а также охраны труда. С ними отлично справился Дмитрий Пашковский, представитель Жлобинского вагонного депо. Он правильно ответил на 114 вопросов из 117 предложенных! Помимо теории участники проводили испытания по визуальному и ультразвуковому методам неразрушающего контроля.

В практическом задании по визуальному методу контроля в качестве стандартного образца выбрали ролик подшипника. Его дефекты заранее определили и внесли в паспорт объекта. Далее результаты измерений были переданы в Белорусский центр аккредитации, где их должны сравнить с контрольными. Несомненно, результаты измерений служат сигналом для принятия корректирующих мер и совершенствования работы тех лабораторий, в которых были получены эти данные. Проведение таких испытаний позволяет усовершенствовать работу лабораторий неразрушающего контроля и, как результат, повысить качество обслуживания подвижного состава и безопасность движения поездов.

В группу лидеров, которая определялась уже после первого конкурсного

дня, вошли дефектоскописты вагонных депо Орши, Жлобина, Минска и Могилева.

Второй день ознаменовался новым практическим испытанием. Конкурсантам предстояло поставить «диагноз» ультразвуковым методом неразрушающего контроля металлическому кубуку размером 50x50 см. Внешне кубик был идеально красив, а внутри скрывал несколько искусственно созданных пустот. Их глубину, точные координаты расположения от краев плоскостей и должны были определить участники.

В результате испытаний победу одержал Дмитрий Пашковский. Всего два балла уступил победителю представитель рефрижераторного вагонного депо Молодечно Виталий Шауро.

– Дома и стены помогают, – прокомментировал свою победу Дмитрий Пашковский. – После окончания БелГУТа в депо работаю четвертый год. К конкурсу готовился усердно, перечитал конспекты, специальную литературу, просмотрел нормативные документы. Повторение, как убедился, лишним не бывает.

Жлобинское вагонное депо для проведения конкурса было выбрано случайно. Работники местной лаборатории неразрушающего контроля последние несколько лет неизменно входили в тройку призеров дорожного конкурса. А на XI Республиканском конкурсе звание «Лучший специалист неразрушающего контроля Республики Беларусь – 2018» завоевали Лилия Щукина (первое место в номинации «Вихретоковый контроль») и Татьяна Гончар (второе место в номинации «Магнитопорошковый контроль»). Специалисты неизменно подтверждают свой высокий уровень квалификации.

В Транспортной инспекции

Взвесили и подсчитали

Январь – месяц, когда в организациях Минтранса подытоживают сделанное, обдумывают меры по совершенствованию деятельности в наступившем году. Работа отдела весогабаритного контроля филиала Транспортной инспекции по Витебской области в прошлом году была направлена на сохранность дорожного полотна сети автомобильных дорог Витебской области.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»

– Наши сотрудники регулярно проводили мероприятия технического характера по выявлению тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС), осуществляющих движение с нарушением законодательства. Результат налицо. Скажем, специалистами отдела весогабаритного контроля и КП-ПВГК «Полоцк» проверено 14 158 автомобилей, двигавшихся по территории Придвинья. При этом было взвешено 7933 транспортных средства. Выявлен 571 автомобиль, следовавший с определенными нарушениями норм законодательства. Это существенно меньше, чем в предыдущем году. Среди всех автомобилей, прошедших взвешивание, доля нарушителей составила чуть более 7 процентов. С одной стороны, это свидетельствует о том, что перевозчики уже практически не допускают «столкновений» с законом, с другой – о том, что выявлять нарушения, результатом которых становится заметный вред дорожному покрытию, с течением времени все сложнее, – полагает начальник отдела весогабаритного контроля Василий Трубеко.

Одной из задач его отдела – контроль за исправной оплатой проезда ТКТС. Республиканский бюджет в 2018 году пополнился на 294 565 рублей – практически на уровне предыдущего года. Между прочим, резиденты Республики

Беларусь допускают значительно больше нарушений, чем иностранные перевозчики. Поступление платы за проезд ТКТС последних – меньше 30% от этой суммы, или 81 634 рубля.

По информации Василия Трубеко, по фактам выявленных в ходе проводимого контроля нарушений перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов в отношении виновных лиц возбуждено 444 административных дела (пост. 18.43 КоАП РБ), при этом размер штрафов составил 58 450 рублей. Всего отделом весогабаритного контроля привлечено к ответственности 699 человек на сумму 117 852 рубля.

– Конечно, расставаться с деньгами не хотелось бы никому из перевозчиков, поэтому законы нашего государства игнорировать не стоит. Всем перевозчикам напоминаем: тяжеловесное и(или) крупногабаритное транспортное средство не имеет права передвигаться по дороге с большими общей массой, нагрузками на оси или габаритами, чем предусмотрено законодательством, без специального разрешения, поскольку такой автомобиль наносит ущерб дорожному покрытию. И, как следствие, бюджету страны. В противном случае владелец авто должен компенсировать ущерб, а водитель – оплатить штраф за нарушение законодательства, который предусмотрен КоАП РБ (от 20 до 50 базовых величин), – убежден Василий Трубеко.

Экспорт

«Легмаш»: детали для России

Оршанское ОАО «Завод «Легмаш» будет поставлять в страны СНГ востребованную у железнодорожников продукцию.

Право на это предприятие получило с присвоением в конце прошлого года Федеральным агентством железнодорожного транспорта РФ условного номера клеймения. Он распространяется на изготовление трех видов деталей автосцепки – балочки центрирующей, валика подъемника и замкодержателя.

Освоение оршанским предприятием новой продукции стало возможным благодаря модернизации в 2016 году литейного цеха, мощность которого возросла до 35 тонн продукции в месяц. Выпуск деталей, предназначенных для железнодорожного транспорта, заводчане считают одним из перспективных направлений работы.

Подготовила Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»

Автоспорт

В Лиме, столице Перу, 17 января финишировал ежегодный трансконтинентальный ралли-марафон «Дакар». Два белорусских экипажа команды «МАЗ-СПОРТавто» в общем зачете вошли в топ-10.



ГОНКА НА ВЫЖИВАНИЕ

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Напомним, «МАЗ-СПОРТавто» входит в состав Белорусской автомобильной федерации, председателем президиума которой является министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко.

Вечером 22 января наши гонщики вернулись в Беларусь. В Национальном аэропорту Минск их встречали коллеги, родные, близкие и, конечно, журналисты. Сразу же по прилете здесь состоялась пресс-конференция.

Экипаж Сергея Вязовича стал шестым. Александр Василевский занял восьмое место. На 11-й строчке закончил гонку Алексей Вишневский, пожертвовавший своим результатом ради экипажа Вязовича, которому передал исправный патрубок со своей машины.

Нынешний «Дакар» подтвердил негласный статус гонки на выживание. Такого изматывающего и напряженного марафона белорусские экипажи не припомнят. За 11 дней ралли гонщики проехали около 5 тысяч километров. И хотя этапов стало меньше – всего 10, почти все они проходили по бездорожью: песчаным участкам с коварными дюнами, по горным

утесам и высохшим руслам рек. Многие экипажи застредали в воронках и терялись в навигации, а техника выходила из строя. В ловушках из песка побывали все три белорусских экипажа, но благополучно из них выбирались.

В результате команда «МАЗ-СПОРТавто» стала одной из немногих, чьи экипажи в полном составе преодолели самый суровый марафон на планете и дошли до финиша. И это уже само по себе достижение. Более половины экипажей в классе грузовиков сошли с маршрута.

– Гонка неплохо складывалась для нас вначале, но потом пошли такие приключения!.. Это – «Дакар», и он с каждым годом становится все сложнее, – прокомментировал Алексей Вишневский.

В информации, размещенной на сайте Минского автозавода, говорится о том, что почти все неудачи белорусской команды были обусловлены исключительно человеческим фактором.

– Надо признать, мы ошибались, – сказал по этому поводу Сергей Вязович. – А вот техника нас порадовала. МАЗы проявили себя как одни из самых выносливых грузовиков на планете. Даже после серьезных падений в песках они продолжали

ехать, преодолевая огромные дюны. Сложно представить более совершенные машины.

О безумно суровых условиях гонки говорил и Александр Василевский:

– Каждый день – пески, высокие дюны и множество других препятствий. Но МАЗ показал себя с лучшей стороны: наш экипаж прошел всю гонку без единой поломки, если не считать проколы колес.

Несмотря на возникавшие личные трудности, члены белорусских экипажей с готовностью оказывали помощь своим соперникам, когда те попадали в беду. Именно МАЗы вытащили из песков КамАЗ Айрата Мардеева, Iveco Жерара де Роя, мотоцикл одной из гонщиц. Такие поступки тоже заслуживают искреннего восхищения.

Что касается победителей ралли «Дакар-2019» в зачете грузовиков, то чемпионом стал экипаж россиянина Эдуарда Николаева на КАМАЗе. Серебряный призер – его партнер по команде Дмитрий Сотников. Третье место занял Жерар де Рой из Нидерландов на «Ивеко».

О «Дакаре-2019» из первых уст читайте в одном из следующих номеров.



Продажи

Юрлица обновляют парк

Автодилеры завершили 2018 год с 50-процентным ростом продаж и прогнозируют рост цен на новые машины на 5–10% в 2019-м.

Прошлый год выдался для рынка новых автомобилей крайне удачным. По словам председателя правления Белорусской автомобильной ассоциации (БАА) Сергея Михневича, продажи по сравнению с 2017-м выросли на 50%, что является историческим максимумом для автомобильного ретейла страны. Всего белорусскими автодилерами было продано 52 835 авто против 34 255 (рост 54%), из них легковушек – 48 817 (92,4%).

В пятерке самых покупаемых машин у белорусов – Renault, Lada, Volkswagen, Geely и Škoda. Среди коммерческих автомобилей чаще всего покупали GAZ Next, GAZ Gazel, Renault Master, Mercedes Sprinter, Volkswagen T6.

Главным фактором прироста продаж новых автомобилей стала доступность финансирования, отмечают в БАА. Кредитование и лизинг сделали их приобретение более доступным. Причем покупка новой машины стала выгоднее, чем приобретение автомобиля с пробегом. Более активными покупателями в прошлом году оказались юрлица: финансовая стабилизация позволила директорам предприятий приступить к обновлению парка.

Из-за ожидаемого роста цен оптимистический прогноз продаж новых автомобилей предусматривает рост на 10% к показателю 2018 года, реалистичный – сохранение на уровне прошлого года.

Инесса GERMANЧУК, «ТВ»

Новая редакция

Правила регистрации упростились

В Беларуси упрощаются правила регистрации транспортных средств. Снять с учета автомобиль теперь можно в любом регистрационном подразделении независимо от места регистрации машины.

Инесса GERMANЧУК, «ТВ»

С 21 января вступило в силу Постановление Совета Министров от 18 ноября 2018 г. № 747, которым утверждена новая редакция Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией ТС, передает БЕЛТА.

Цель документа, подготовленного Госавтоинспекцией МВД, – сократить время, которое люди тратят на регистрацию транспортных средств, а также упростить процедуры.

Продавец (лизингодатель) сможет оказывать услугу по госрегистрации нового авто перед передачей его владельцу (соответствующий пункт должен быть внесен в договор купли-продажи (лизинга)). В перспективе, купив у зарегистрированного в Беларуси юрлица новую машину, не нужно будет предоставлять ее для осмотра в ГАИ. Такая возможность появится благодаря введению системы электронных паспортов ТС, что, как ожидается, произойдет с 1 ноября. Если будет необходимо заменить регистрационные знаки в связи с их утратой или хищением, предоставлять автомобиль на осмотр по месту его регистрации больше не потребуется. Выдача новых знаков сможет проводиться по акту осмотра такого авто, составленному регистрационным подразделением по месту нахождения машины, а также регистрирующими органами других государств, пояснили в УГАИ МВД.

– В случаях когда установлено совпадение идентификационного номера транспортного средства с реквизитами другого, находящегося в розыске, и подтверждено отсутствие его принадлежности к разыскиваемому, а также подлинность идентификационного номера, регистрация будет проводиться в общем порядке, без ограничений, с внесением соответствующей записи в документы, – добавили в ведомстве.

Кроме того, спецтранспорт со специальной цветографической окраской, световой и звуковой сигнализацией перед реализацией в гражданский оборот будет сниматься с учета только после ее демонтажа. То же касается инкассаторских машин и транспорта, предназначенного для перевозки ценностей.

Шестьдесят. И далее...



Юг Минской области изобилует теплом и светом и кажется вполне успешным. Славен здесь каждый город своей историей и тружениками. Гордятся в регионе не только городами, но и весями. К примеру, милая деревушка Тимковичи, что удобно расположилась неподалеку от Копыля. Село не малое и перспективно, имеет статус агрогородка. В эти дни в Тимковичах радостно – свой 60-летний юбилей празднует филиал «Автомобильный парк № 21» ОАО «Миноблавтотранс».

Приказом Министерства автотранспорта БССР предписывалось с 1 января 1959 года создать машинно-тракторную станцию (МТС). Начинать с малого: восемь машин, которые стояли в деревянных гаражах; небольшая кузница с примыкающими сооружениями сварочного и кузовного отделений; несколько касс в округе, торговавших билетами на автобусы.

Парк автомобилей рос, а предприятие меняло свое название. Так, в 1962 году Тимковичская МТС была переименована в автобазу № 9 г. Копыля, а в 1971-м – преобразована в филиал № 2 автокомбината № 1 г. Несвижа.

С 1987 года это уже автопарк № 21 д. Тимковичи.

В 2009-м он поменял форму собственности и стал открытым акционерным обществом. Однако с областным управлением связи никогда не терял – как с головным предприятием, так и с его структурными подразделениями. Поэтому возвращение в 2014 году под родное крыло в качестве филиала ОАО «Миноблавтотранс» было безболезненным. Только сначала собственность была республиканская, а нынче – коммунальная, подчиненная областям. Следует, однако, отметить: самостоятельная работа ОАО «Автопарк № 21» удалась, пять лет были наиболее прибыльными и перспективными.

Основное направление деятельности любого автотранспортного предприятия – это осуществление грузовых и пассажирских перевозок. Долгое время одним из главных клиентов автопарка был ГСЗ «Скабин». Только по одному этому предприятию годовой объем перевозок доходил до 5,5 млн тонн.

В настоящее время, ориентируясь на общие тенденции, количество грузовых автомобилей уменьшается за счет увеличения номинальной грузоподъемности подвижного состава. Сегодня Тимковичский филиал располагает 64 транспортными единицами, в том числе 22 грузовыми, в основном большегрузными автомобилями. Примерно столько же (26) автобусов, остальные (16) – прицепной состав.

Активно заказывают в автопарке транспортные средства многие организации района, среди которых – большинство строительных, дорожно-строительных и сельскохозяйственных предприятий. Кроме того, машины автопарка

трудятся на строительстве Нежинского горно-обогатительного комплекса в Любанском районе, в Солигорском строительном тресте и на других значимых объектах.

Как грузовики растут в грузоподъемности, так и автобусы – в пассажировместимости. Все они выполняют государственные социальные стандарты по обеспечению населения перевозками, работая на трех городских маршрутах Копыля, 21 пригородном – в рамках района и двух междугородных – на минском и барановичском направлениях. Заказные перевозки здесь всегда прибыльные, поскольку в большинстве своем работают в качестве экскурсионных рейсов, обслуживают туристическое бюро, успешно развивая туризм по родному белорусскому краю.



– Профессия водителя – не просто способ зарабатывания денег, а образ жизни. Эти люди живут в своем особом ритме. Все они с душой относятся к выбранной профессии и преданы родному предприятию, – считает директор автопарка почетный транспортник Владимир САХАР, всю свою жизнь отдавший транспорту общего пользования.

Планируя дальнейший рост перевозок, а также решая вопрос обновления подвижного состава, в минувшем году автомобильный парк № 21 приобрел пять новых автобусов. А это не много ни мало 17% пассажирского парка. Один из автобусов – 100-местный МАЗ-103, предназначенный для городских перевозок – приобретен за собственные средства при помощи Копыльского райисполкома. Решением руководства машину доверили семейному экипажу Валентину и Леониду Колоско. Еще четыре автобуса были куплены за счет областного бюджета: мягкий автобус «Неман» – для междугородных перевозок и три – для обслуживания пригорода.

Помимо этого, исключительно за собственные средства обновлен и «утяжелен» 28-тонным МАЗом грузовой парк. Планировалось приобрести еще один такой же автомобиль и два новых прицепа, но закупку техники перенесли на январь юбилейного дня предприятия года.

В штате филиала «Автомобильный парк № 21» ОАО «Миноблавтотранс» трудится сотня замечательных работников. Каждый второй из них – водитель автомобиля. Другая половина автопарка обслуживает перевозки – каждый в рамках своей компетенции и должностных обязанностей. Кстати, работа водителя всегда трудна, хотя и романтична. Практически у каждого

сотрудника есть свое подсобное хозяйство. А теперь посчитайте, во сколько времени должен встать утром диспетчер или водитель автобуса, если ему надо как минимум накормить скотину, открыть парник, прийти на работу, пройти ежедневные медицинский и технический осмотры и выехать на линию до 06.00?

А сколько тружеников предприятия названы директором лучшими! В первую очередь это ветеран производства, отработавший на предприятии 43 года, обладатель звания «Почетный транспортник» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, слава и гордость Тимковичского автопарка водитель автобуса Иван Коледа. По 35 лет и более трудятся на одном месте водители автобусов Виктор Лойко, Николай Шидловский, Анатолий Щурский. Не отстают от них их коллеги Александр Сердюков и Александр Жгун. Уже сегодня видно, что ветераны не только хорошо поработали сами, но и вырастили достойную смену, о чем свидетельствует ответственная работа молодых водителей автобусов Артема Русаковича и Сергея Полюенко.

Основной доход на предприятие привозят водители 40-тонного грузовика Николай Метельский, Александр Макавич, Дмитрий Колос, Александр Сыч.

Диагностической станцией № 123, расположенной на территории филиала, руководит начальник Александр Боложинский. Своим профессионализмом коллектив ДС привлекает клиентов не только с Копыльщины, но и из Слуцка, Клецка, Солигорска, Несвижа, Старых Дорог. Приезжают также из столицы. За одну смену через станцию диагностики проходит до 40 машин.

В одном из старейших подразделений автопарка – кузнице – трудится кузнец ручнойковки, настоящий художник Валерий Гурин.

33 года назад пришла на автобазу Надежда Ткачук. Ее трудовой путь – от диспетчера до старшего инспектора по кадрам. Она знает все обо всех и уверена, что каждый работник лучший.

Нельзя не вспомнить имена тех, кто способствовал становлению организации, отдавал ей свой труд, дарил свои будни и даже праздники. Это – ветераны предприятия: водители грузовых автомобилей Иван Тиханович, Владимир Лесницкий, Владимир Шаровар, Вячеслав Дылевский; водители автобусов Михаил Волнистый, Николай Шкутько, Николай Лосик; специалисты Люсьяна Гуринович, Лариса Козлова, Валентина Шило, Валентина Ходина и другие.

Свое 60-летие автопарк встречает с хорошими производственными результатами. Год вполне ожидаемо завершён с прибылью, зарплата неплохая. Хотя коллектив всегда нацелен на развитие, на движение вперед.

Оксана ГУЧЕК, «ТВ»

Примите поздравления!

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Коллектив вашего автопарка известен в области как наиболее устойчивый и спаянный. Не это ли залог успешной работы предприятия?

ОАО «Миноблавтотранс» от всей души поздравляет команду своего филиала – «Автомобильный парк № 21» – с большим праздником: 60-летием предприятия! Искренне желаем всем процветания, благополучия, успеха, трудового задора!

Каждому работнику желаем крепкого здоровья, счастья, благополучия, сил и бодрого настроения, неугасающего оптимизма, моря позитивных эмоций и радости от выполнения порученного дела!

Генеральный директор
В. ФЕДОРОВИЧ

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Примите самые искренние поздравления с 60-летним юбилеем предприятия!

Мы знаем, как интенсивно в наши дни должно работать предприятие автотранспорта, чтобы успешно обслуживать вверенную ему территорию. А вы отлично справляетесь с этой задачей. Все у вас годами отлажено и выверено. Продолжайте в том же духе, уверенно двигайтесь вперед!

Пусть ваш нелегкий труд всегда оценивается по достоинству, а в коллективе неизменно царит здоровая, дружная

атмосфера. От всей души желаем каждому из вас крепкого здоровья, долголетия, личного счастья, вдохновения и успеха в перевозочном деле!

Директор филиала «Автобусный парк № 3»
ОАО «Миноблавтотранс» А. СЛАЕК

ДРУЗЬЯ!

Коллектив работников филиала «Автобусный парк № 2» ОАО «Миноблавтотранс» не может остаться в стороне от вашего славного юбилея!

Мы с вами делаем общее дело в соседних районах, нам безразлична судьба дружественной организации, пути наши часто пересекаются и взаимовыязываются. Пусть ваше экономическое положение будет всегда стабильным, клиенты – платежеспособными и постоянными, конкуренты – слабыми и несостоятельными!

Всем сотрудникам автотранспортного предприятия желаем вдохновения, уверенности в завтрашнем дне, крепкого здоровья, яркого счастья и высоких зарплат!

Директор Н. ВАЛЕТКО

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Поздравляем с юбилеем!

Работа вашего предприятия, компетентность специалистов снискали доброе к себе расположение в большой семье автомобилистов. В своем регионе вы являетесь очень уважаемой и почитаемой организацией.

Пусть всегда рядом с каждым из вас будут надежное плечо, верный друг, а уровень однажды поднятой в квалификации планки не понижается. Дальше доказывайте, что автоперевозчики Минщины – лучшие. Идите напролом к собственному счастью, будьте дерзкими и решительными при встрече с новыми идеями. Желаем всем деловой хватки, благополучия, крепкого здоровья, надежного тыла!

Директор филиала
«Автомобильный парк № 16»
ОАО «Миноблавтотранс» С. ГАЛУЗА

РАБОТНИКИ ФИЛИАЛА «АВТОБУСНЫЙ ПАРК № 4» ОАО «МИНОБЛАВТОТРАНС»

**СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮТ СЛАЖЕННЫЙ
КОЛЛЕКТИВ ФИЛИАЛА**

«АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК № 21» С ЮБИЛЕЕМ!

Вряд ли в наш нестабильный век можно найти более устойчивую команду. Трудная работа, сильные люди. Мы убеждены, что здесь один за всех и все за одного. Такие люди достойны иметь последователей.

Желаем, чтобы мощно наращивалась прибыль, решения были мудрыми и дальновидными, усилия – ненеплохими, а дела – плодотворными! Пусть каждому из вас удастся удержать в руках свою синицу, которая подарит тепло, уют, счастье, здоровье, бодрость духа и толстый кошелек!

Директор Р. ГОВОРКО

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

24 января 2019 г., четверг, № 4 (1441)

Основной объект строительства к 1000-летию Бреста – Западный обход – приобретает все более четкие черты. Завершен важнейший этап работ – укладка бетонных балок. На прошлой неделе на заседании республиканского оргкомитета была названа дата сдачи объекта в эксплуатацию – 1 августа.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ДБ»

Путепровод разгрузит центр города от автобусов и грузового транспорта, избавит жителей ближайших микрорайонов от постоянных и продолжительных простоев на железнодорожных переездах, а также позволит оптимизировать транспортные потоки между левым и правым берегами реки Мухавец.

Магистраль соединит автодороги Р17 Брест – граница Украины и М1 Брест – Минск – граница России, а также международные автомобильные пограничные пункты пропуска «Брест – Тересполь» и «Козловичи – Кукурыки».

Движение автотранспорта по эстакаде пройдет по двум полосам в каждую сторону. На кольце будет три полосы, а на съездах они сузятся до двух. Наружный диаметр монолитного кольца – 140 метров. Оно возвышается над шестью действующими железнодорожными переездами.

Возведение уникальной транспортной развязки началось около шести лет назад. Строительство ведется в соответствии с указом главы государства в два этапа. Первый был завершен в 2014 году.

По словам мэра города Александра Рогачука, финансирование осуществляется опережающими темпами, что позволит сдать объект к назначенному сроку.

Подарок к тысячелетию



Двенадцать – в Беларуси

На минувшей неделе вниманию общественности был представлен план по развитию инфраструктуры в странах «Восточного партнерства», разработанный Еврокомиссией совместно с Всемирным банком.

В списке стран – Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Молдова и Украина. Общая сумма стоимости проектов составляет около 13 млрд евро, конечный срок их реализации – 2030 год. Проекты обозначены как реализуемые в настоящее время, краткосрочные (до 2020 года) и долгосрочные (до 2030 года).

Что касается нашей страны, то в плане Еврокомиссии и Всемирного банка обозначено 12 проектов на сумму порядка 1,2 млрд евро. При этом уточняется, что в настоящее время уже реализуется два проекта: модернизация автодороги М6 и участка МКАД-2 (дорога Р80).

До 2020 года в нашей стране планируется реализовать еще четыре проекта, до 2030-го – шесть. В их числе – пункт пропуска на белорусско-литовской границе «Каменный Лог» и реконструкция участка автодороги М7; строительство пешеходного перехода на автодороге М1 и внедрение интеллектуальной транспортной системы на данной автотрассе; реконструкция участков автодорог М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины, М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин и Р20 Витебск – Полоцк – граница Латвии.

Предполагается также модернизировать контактную сеть на железной дороге на участке Ждановичи – Молодечно и электрифицировать ее на участке Жлобин – Калинковичи – Барбаров.

Алексей ПЕКУН

Качество проверит технадзор

16 января вступило в силу постановление Министерства транспорта и коммуникаций № 29 от 26.12.2018 «О требованиях к эксплуатационному состоянию и качеству содержания автомобильных дорог».

Документ опубликован на Национальном правовом интернет-портале. Он устанавливает требования к эксплуатационному состоянию и качеству содержания автодорог, соблюдение которых проверяется при осуществлении технадзора за работами, выполняемыми организациями государственного дорожного хозяйства. Отметим, что наряду с этими требованиями действуют нормы Техрегламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» и ряд других ТНПА.

Требования к эксплуатационному состоянию и качеству содержания автомобильных дорог, соблюдение которых проверяется при осуществлении технического надзора за работами, выполняемыми организациями государственного дорожного хозяйства

№ п/п	Наименование элементов и параметров автомобильной дороги, видов работ по ее содержанию	Требования к эксплуатационному состоянию и качеству содержания
1	Проезжая часть	Отсутствие на покрытии проезжей части автомобильной дороги, в том числе находящихся на ней мостов, путепроводов и эстакад, проломов, просадок, выбоин, иных повреждений или дефектов, а также посторонних предметов, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной скоростью и представляющих опасность для потребителей транспортных услуг или третьих лиц. Состояние водоотвода с проезжей части исключает образование мест застоя воды на покрытии и обочинах.
2	Обочины и разделительные полосы	На обочинах и разделительных полосах отсутствуют деформации, посторонние предметы и иные повреждения либо дефекты, представляющие опасность для потребителей транспортных услуг или третьих лиц. На обочинах и разделительных полосах с капитальным типом дорожной одежды отсутствуют проломы, просадки, выбоины. Отсутствует возвышение обочин и разделительных полос над уровнем проезжей части при отсутствии бордюра. Занижение обочин и разделительных полос, не отделенных от проезжей части бордюром, не превышает 4 см от уровня прилегающей кромки проезжей части.
3	Видимость в плане автомобильной дороги	В зонах «треугольников видимости» на пересечениях и примыканиях автомобильных дорог между собой и с железнодорожными переездами, а также на пешеходных переходах, на внутренней стороне кривых в плане автомобильных дорог (зонах «срезки видимости») отсутствуют деревья и кустарники, земляные или снежные валы, наружная реклама и иные сооружения высотой более 0,5 метра, кроме технических средств организации дорожного движения.
4	Дорожные сооружения	Дорожные (искусственные) сооружения в течение срока их службы сохраняют предусмотренное проектной документацией положение в пространстве, а их техническое состояние обеспечивает безопасную эксплуатацию сооружения.
5	Технические средства организации дорожного движения	Дорожные знаки обладают характеристиками, обеспечивающими их видимость. Местоположение дорожных знаков и их количество на автомобильной дороге соответствуют требованиям проекта организации дорожного движения. Дорожная разметка различима в любых условиях эксплуатации, за исключением случаев, когда поверхность автомобильной дороги загрязнена или покрыта снежно-ледяными отложениями. Элементы дорожного светофора и элементы его крепления не имеют дефектов и повреждений, ухудшающих видимость сигналов как в светлое, так и в темное время суток. Дорожные ограждения не имеют дефектов в виде отсутствия отдельных секций, стоек, элементов крепления к стойкам, соединений секций, световозвращающих элементов, недостаточного натяжения каната (для канатных ограждений), раскрытой сетки, трещин и сколов бетона до рабочей арматуры (для парапетных ограждений). Допускаются отдельные повреждения, деформации дорожных ограждений, отклонения их в плане и профиле, если это не влияет на безопасность дорожного движения. Дорожные сигнальные столбики и дорожные тумбы не имеют дефектов и повреждений, ухудшающих их визуальное восприятие, влияющих на безопасность дорожного движения и возможность движения с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью. Технические средства организации дорожного движения, применение которых на автомобильной дороге вызвано причинами временного характера, демонтированы после устранения причин, вызвавших необходимость их применения. На одну опору установлено не более двух временных дорожных знаков и одного – знака дополнительной информации (таблички).
6	Оборудование	Количество неработающих источников света наружного освещения не превышает 10% от общего количества установленных для освещения одного участка автомобильной дороги, а на перекрестках и транспортных развязках в одном уровне, на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств и пешеходных переходах в одном уровне не превышает 20% от общего количества. Отсутствуют неисправные стационарные светильники, располагаемые один за другим. Не допускается высота бортового камня в местах расположения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств более чем на 25% ниже проектного положения.
7	Зимнее содержание автомобильной дороги	Мероприятия по ликвидации зимней скользкости на автомобильных дорогах проводятся в установленные сроки с учетом степени сложности выполнения работ. На снежном накате не допускается наличие колеи глубиной более 30 мм и отдельных гребней возвышений, занижений и выбоин высотой или глубиной более 40 мм.

Оперативно-дорожную информацию читайте на сайте:
transport-gazeta.by

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

Более двух десятков лет ОАО «Дорожно-строительный трест № 4 г. Брест» возглавлял Федор РАПИНЧУК, оставивший значимый след в истории предприятия. Ощущение присутствия этого человека в коллективе до сих пор не покидает каждого, кто трудился под его началом. В прошедший понедельник Федор Яковлевич отметил свой 70-летний юбилей.

Если призван судьбой...

Родом Федор Рапинчук из деревни Бронное Дрогичинского района Брестской области. Свой трудовой путь начал на Дрогичинском трактороремонтном заводе. Затем поступил в Белорусский ордена Трудового Красного Знамени политехнический институт на факультет гидротехнического и дорожного строительства. По окончании вуза получил квалификацию инженера путей сообщения.

С 1972 года молодой специалист работал в дорожно-строительном районе № 32 г. Дрогичина: год трудился старшим инженером планово-производственного отдела, затем полтора – производителем работ участка.

Через три года за трудолюбие и исполнительность Рапинчука перевели на должность главного инженера в дорожно-строительный район № 8 г. Пинска. Начальство отмечало, как умело он руководит рационализаторской работой, внедрением передовых методов организации труда. Под его непосредственным руководством были освоены новые виды вяжущих при строительстве дорог. Вполне закономерно, что в 1980 году Федора Яковлевича назначили начальником ДСУ № 8. В этой должности он трудился до 1986-го. Затем два года был заместителем управляющего трестом, а в декабре 1987-го стал управляющим.

Именно при нем в 1997 году дорожно-строительный трест был преобразован в открытое акционерное общество. Руководил ДСТ-4 Федор Рапинчук 22 года.

Как отметил генеральный директор ОАО «ДСТ № 4 г. Брест» Игорь Шугаев, были они, по меньшей мере, непростыми. Но даже в самые сложные времена Федор Яковлевич делал все возможное, чтобы сохранить коллектив, организацию и даже дать импульс развитию.

– *Результатами проделанной Федором Яковлевичем работы пользуемся до настоящего времени. Это не просто превосходный руководитель, но и разносторонне развитый, мудрый, интересный человек с активной жизненной позицией,* – говорит Игорь Николаевич, подчеркивая важность Рапинчука в своей профессиональной судьбе: – *Он был одним из немногих, кто повлиял на мой карьерный рост. Благодаря его дове-*

рию в 1990 году в возрасте 33 лет я стал главным инженером треста. И безмерно признателен ему за прекрасную возможность развиваться, хотя сам считаю, что жизненного и профессионального опыта у меня тогда было недостаточно, чтобы занять эту должность.

Очевидно, Федор Яковлевич умел смотреть в будущее. Сотрудники треста рассказали о временах работы под началом юбиляра. Слова каждого из коллег пронизаны глубочайшим уважением, благодарностью и неподдельным восхищением этим человеком.

Наиболее близко его знал Федор Сахарчук, бывший заместитель гендиректора по экономическим вопросам:

– *Помню Федора Яковлевича еще начальником в пинском ДСУ. Я достаточно быстро понял, что это профессионал высокого уровня. За почти 50-летнюю историю у ДСТ-4 было восемь руководителей, но пока значительно дольше других управлял он. Периодов относительно стабильной и размеренной производственной жизни на время его руководства пришлось немного. За два десятка лет Федор Рапинчук прошел несколько, не побоюсь сказать, эпох в развитии треста. Первая – советская...*

В то время начался дефицит материалов. Из-за отсутствия битума были образованы мини-заводы по выработке вяжущих и переработке гудрона. Не хватало щебня, гравия. В качестве их замены использовался золотавый. Его изготавливали из сланцевой золы, которую доставляли из Эстонии. Нужно было как-то выполнять планы...

Распался СССР. Тогда, по словам Федора Федоровича, начался второй период руководства Рапинчука. В это время встал еще более серьезный вопрос – о выживаемости предприятия. Строить было нечего, особенно зимой. Но под руководством Федора Яковлевича находились выходы даже из безвыходных ситуаций.



Федор РАПИНЧУК – на объекте строительства Гребного канала.

В 1990-х годах Европейский банк развития выдал Республике Беларусь кредит на строительство автодороги М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки). Но, как стало известно, средства выделялись с условием, что на объекте будут работать только негосударственные предприятия.

– *Чтобы получить тот контракт, мы акционировались. Кстати, первыми в республике. Перед ДСТ-4 стояла задача приобрести качественную технику, для чего нужно было заработать валюту. Начали контактировать с итальянскими, немецкими и другими иностранными фирмами. Также в тот период создали совместное белорусско-польское предприятие «Бел-Поль-Контакт», – рассказывает Федор Федорович.*

По его словам, именно при Рапинчуке была произведена модернизация асфальтобетонных заводов, приобретены импорт-

ные широкозахватные асфальтоукладчики с автоматизированной системой управления. Тогда начался новый этап в развитии качества покрытий.

Позже предприятие перешло к чисто рыночным отношениям. Это был следующий период руководства Федора Яковлевича. Практически такая система хозяйствования, какая сложилась в то время, действует и сегодня.

Тресту уже никто не давал работу и не требовал выполнять план, как в советские времена. Объекты нужно было искать самим на конкурсной основе.

– *Над качеством мы трудились, но иногда приходилось снижать цену, чтобы заполучить объект, – продолжает Федор Федорович. – А ведь это значило, что нужно экономить. Лет пять мы держались на работе по вторичным ресурсам. Федор Яковлевич эту идею очень активно продвигал: была целая комплексная программа. Как-то он обратил внимание на то, сколько на базаре старыми запчастями торгуют. С того момента у нас каждый болтик от техники стоял на учете. Попробуй только купи новый элемент, если старый можно почистить и смазать! Были целые склады вторичных ресурсов. Это направление стало значимым для предприятия и действительно принесло ожидаемые плоды.*

Очевидно, в те времена было нелегко. Однако трудности есть всегда. Общество развивается, появляются новые проблемы. Но важно, что при Федоре Рапинчуке был заложен прочный фундамент для дальнейшего развития предприятия.

– *Многие из принципов и методов его работы берет на вооружение и нынешнее руководство. Глава треста при встречах всегда интересуется нашим мнением и идеями. Иногда они используются, иногда – нет. И это нормально. Как и следует, Игорь Шугаев привносит что-то новое. Без этого не было бы движения вперед, – считает бывший заместитель гендиректора.*

Федор Сахарчук работал рука об руку с Федором Яковлевичем с 1986 по 2008 год. Бывший заместитель отзывается о Рапинчуке как о дорожнике, по праву заслужившем свой высокий авторитет среди ветеранов, и как о человеке прямолинейном, не терпящем лести.

– *Это был образцовый руководитель: сочетал в себе профессионализм, порядочность, справедливость и требовательность. Важно, что себе-то он и вовсе не позволял, как говорится, ни сна полноценного, ни отдыха, ни выходных, – вспоминает коллега.*

Также Федор Федорович рассказал, каким было отношение Рапинчука к кадрам:

– *Он считал, что нужно омолаживать коллектив и в то же время стоит придерживаться опыта предыдущих поколений. С момента основания треста здесь много лет*



На 60-летию Федора Рапинчука.

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

работал опытнейший инженер республики, патриарх дорожного строительства Ярослав Ширнюк, ныне покойный. Свою трудовую деятельность он начал еще при польской власти. Когда Ярослав Захарович был уже в преклонном возрасте, но все еще интересовался дорожным строительством, Федор Яковлевич заезжал за ним домой на машине, чтобы вместе посетить рабочие объекты. Для Рапинчука было очень важно мнение Ярослава Захаровича, ведь тот обладал колоссальным запасом знаний, опыта и душой болел за качество.

Во время перестройки Федору Рапинчуку приходилось сокращать некоторых сотрудников, которые могли бы еще на пенсии поработать: объемы-то уменьшались. Но вместе с тем именно Федор Яковлевич зародил традицию ежегодно проводить День пожилого человека.

– На встречах все вспоминают работу в тресте только с добром и благодарностью бывшему руководителю, – рассказывает Федор Сахарчук.

Также глава треста часто встречался с молодыми специалистами. Очень многие из тех, кто пришел сюда прямо со студенческой скамьи, стали руководителями и неплохо продолжают дела на предприятии.

Один из таких сотрудников – главный механик треста Игорь Вабишевич. Он пришел на асфальтобетонный завод ДСУ-32 после института в 1992 году. И вот что Игорь Семенович рассказывает о знакомстве с бывшим гендиректором:

– Впервые я встретился с Федором Яковлевичем примерно в 1996 году, когда работал на заводе. Мы увидели, что приехала, насколько помню, зеленая «Волга». Вышел мужчина, такой энергичный, всем интересовался, завел разговор с рабочими. Я тоже подошел. Он представился управляющим предприятием. Больше всего меня, молодого специалиста, поразило то, что он смотрел не сверху, как вышестоящий по должности, и оценивал работу не поверхностно, а во все вникал и искренне интересовался, какие у сотрудников есть предложения или вопросы. Поблизе я узнал Федора Яковлевича после 2001 года, когда из ДСУ-32 меня перевели на нынешнюю должность.

Лично я считаю, что руководитель не должен знать все, он должен уметь все организовать. Но у Федора Яковлевича было другое мнение. Для него не существовало второстепенных проблем. И он, хоть и полагался на нас, стремился быть в курсе всех деталей.

По словам Игоря Семеновича, всех инженерно-технических работников, которых в тресте – около двухсот, гендиректор знал в лицо и по имени. Если вдруг забывал, обязательно спрашивал при встрече.

– Кроме того, Федор Яковлевич стремился чаще общаться с молодыми работниками. Он быстро мог определить, будет ли из специалиста толк, – вспоминает главный механик. – Безусловно, он строгий руководитель. Лишь в его присутствии я не позволял себе шутить. Все – только по делу.

Говоря о вкладе Рапинчука в развитие производства, Игорь Семенович упоминает, что в начале 2000-х на предприятии заменили практически всю технику: экскаваторы, бульдозеры, а также обновили почти все производственные базы. Построили в ДСУ-15 общежитие, где проживают молодые специалисты, и провели ремонт в большинстве административно-бытовых зданий.

Светлана Маркова, делопроизводитель службы кадровой, специальной работы и делопроизводства, председатель профкома, вспоминает, что с Федором Яковлевичем коллектив часто ездил на областные спартакиады:

– Когда были соревнования по шашкам и шахматам, он почти всегда сам принимал участие: умел и любил играть.

– Федор Яковлевич вел здоровый образ жизни, не курил и всех остальных за это ругал, – дополняет слова коллеги Валентина Романюк, начальник производственного отдела. – Он так переживал за общее дело, что даже с отдыха делал огромное количество звонков на предприятие. Из-за своей энергии, внутреннего мощного стержня Федор Яковлевич и физически всегда казался мне очень большим. Ему можно было доказать свою точку зрения. Он всегда выслушает и примет к сведению. И не считал свою гордость уязвленной, если изменял решение или мнение. Правда, аргументов для этого нужно было много.

Ведущий инженер сектора материально-технического обеспечения Галина Оксенюк вспоминает, что гендиректор не чурался и физической работы: на субботнике всегда был с коллективом.

Каждый, кто говорил о временах руководства Федора Рапинчука, отмечал заботу бывшего гендиректора о благополучии коллектива. Особенно благодарны за то, что в ДСТ-4 по Бресту тогда была самая маленькая очередь на жилье. Многие сотрудники, проработавшие лишь по несколько лет в тресте, получили квартиры, которые потом приватизировали.

Заслуги Федора Рапинчука неоднократно признавались и официально: он награжден нагрудным знаком «Ганаровы дарожнік



На торжественном собрании, посвященном празднованию 45-летия со дня образования треста и Дню дорожника.

Беларусі» I степени, дважды – Грамотой Брестского областного исполнительного комитета за многолетний добросовестный труд и большой личный вклад в строительство автомобильных дорог в области, а также Почетной грамотой Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и многими другими.

С 60-летнего возраста, после 22 лет управления трестом, Федор Рапинчук еще год работал в должности заместителя главного инженера ОАО «ДСТ № 4 г. Брест». Теперь он трудится ведущим инженером. Правда, в РУП «Бреставтодор».

Федор Рапинчук вместе с женой воспитал двух дочерей. Внук, для которого он иногда устраивал экскурсии по рабочим объектам, в прошлом году поступил в Брестский технический университет на специальность «автомобильные дороги».

Известно, что нести ответственность просто не бывает. И на время каждого руководителя выпадают сложные периоды. Но удержаться и поднять предприятие, когда крушится вся система, в которой оно существует, может лишь тот, кто самой судьбой к этому призван.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ДБ»

**ДОРОГОЙ
ФЕДОР ЯКОВЛЕВИЧ!**

Мы рады поздравить Вас с очередной прекрасной датой!

За период своего руководства Вы так много сделали для ОАО «ДСТ № 4 г. Брест»! Это и модернизация производственных мощностей, и улучшение бытовых условий, и развитие производственной базы, и в целом усиленная работа в объективно непростых обстоятельствах. Вы в любой ситуации находили верные пути решения. Будьте уверены: практически все, кто работает сегодня в ДСТ-4, помнят и ценят Ваш вклад в развитие треста и всей дорожно-строительной отрасли. Мы гордимся, что трудились вместе с Вами.

Шлем наилучшие пожелания! И помните: для Вас двери ДСТ-4 всегда открыты. Вы по-прежнему часть нашего коллектива – очень значимая!

**Генеральный директор
ОАО «ДСТ № 4 г. Брест»
И. ШУГАЕВ**

**УВАЖАЕМЫЙ
ФЕДОР ЯКОВЛЕВИЧ!**

Примите поздравления с юбилеем и самые теплые пожелания!

Каждый из нас восхищается Вашим умением организовывать продуктивную работу на предприятии, находить удачные решения любых проблем. Мы уважаем Вас за искреннюю заботу о сотрудниках, за талант руководителя, трудолюбие, тактичность, за способность быть строгим и справедливым одновременно.

Желаем Вам здоровья, гармонии с собой, любви, вдохновения, долгих и мирных лет жизни. И пусть будут счастливы и улыбки Ваши дети и внуки!

**Директор ДСУ № 8
В. ГЕРЦИК**

УВАЖАЕМЫЙ КОЛЛЕГА!

От всего коллектива ДСУ № 15 поздравляю Вас с 70-летием!

Вами пройден достойный отрезок жизни. Но пусть прошедшие годы будут не отметкой возраста, а лишь стажем мудрости и опыта. Пусть Вас никогда не покидает вдохновение, легко решаются все жизненные и профессиональные задачи. Крепчайшего Вам здоровья, благополучия и достатка!

Директор И. ШУЛЬГАН

ДОРОГОЙ ЮБИЛЯР!

Примите искренние поздравления от меня и всего коллектива ДСУ № 22!

Сердечно желаем Вам крепкого здоровья, нескончаемой жизненной энергии, семейного благополучия, оптимизма при любых обстоятельствах!

Вы подлинный профессионал своего дела и замечательный человек. Пусть по жизни Вас окружают только порядочные и надежные люди, а богатый профессиональный опыт и в дальнейшем способствует успешной реализации Ваших замыслов!

Директор С. МИХЕЙ

**УВАЖАЕМЫЙ
ФЕДОР ЯКОВЛЕВИЧ!**

Поздравляем Вас с юбилеем!

Оставайтесь таким же интеллигентным человеком, компетентным профессионалом. Пусть Ваш ум, ответственность, работоспособность помогают и дальше добиваться высоких результатов в любых делах.

Желаем, чтобы каждый день Вы начинали в прекрасном физическом и душевном самочувствии. И пусть в Вашем доме царят любовь и взаимопонимание!

**Директор ДСУ № 32
В. ЗИНОВИЧ**

**ДОРОГОЙ
ФЕДОР ЯКОВЛЕВИЧ!**

С 70-летним юбилеем поздравляет Вас коллектив РУП «Бреставтодор»!

Вас знают как одаренного руководителя, трудолюбивого специалиста, честного человека. Много лет своей жизни Вы посвятили дорожно-строительной отрасли. И результаты этой работы заслуженно отмечались на республиканском, областном и министерском уровнях.

Мы также выражаем Вам глубочайшее уважение и благодарность за вклад в наше общее большое дело и хотим пожелать вдохновения, уверенности в своих силах, здоровья и благополучия!

**Генеральный директор
М. НЕПОЧЕЛОВИЧ**

УВАЖАЕМЫЙ КОЛЛЕГА!

Коллектив ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель» тепло и сердечно поздравляет Вас с юбилейной датой!

Пройденный Вами путь вызывает заслуженное уважение и почтение. С чувством глубокой признательности мы отмечаем тот достойный вклад, который Вы внесли в развитие сети автомобильных дорог Республики Беларусь.

Примите пожелания благополучия, крепкого здоровья, поддержки и понимания родных. Искренне желаем Вам долгих лет жизни, мира, добра. Живите счастливо и радостно!

**Генеральный директор
А. ПЕТРЕНКО**

**УВАЖАЕМЫЙ
ФЕДОР ЯКОВЛЕВИЧ!**

Самые теплые поздравления со знаменательной датой примите от коллектива ОАО «ДСТ № 5»!

Вы многие годы трудились на благо дорожной отрасли, проявляя профессионализм, смелость в принятии решений и незаурядное мышление. Пусть эти качества и в дальнейшем помогают Вам добиваться высоких результатов. Пусть для Вас будут открыты все пути к успеху, за плечом всегда стоит удача, а каждый новый день ставит перед Вами только те задачи, решение которых будет доставлять Вам удовлетворение и радость!

**Генеральный директор
В. ГАБЕЦ**

В оживших экспонатах прошлых лет –

душа и слава белорусских дорожников

Музею истории дорожного хозяйства Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой» 21 января исполнилось 15 лет.

Идея создания музея дорожной отрасли возникла еще в семидесятые годы прошлого века. В 1970-м начальник ГУШОСДОР при СМ БССР Иван Григоревич подписал необходимые документы. В 1980 году план мероприятий по созданию музея был утвержден министром дорожного строительства Василием Шараповым. Но лишь спустя несколько десятилетий по инициативе Комитета по автомобильным дорогам (в настоящее время – ОАО «Управляющая компания холдинга «Белавтодор») удалось осуществить замыслы дорожников нескольких поколений.

Почетная миссия создать и возглавить музей истории дорожного хозяйства была предложена Саулу Иоффе – ветерану отрасли, поэту, автору слов гимна дорожников. Неумолимый исследователь, он непосредственно сам скрупулезно собирал и изучал материалы об истории дорог, занимался их классификацией. Каждый экспонат прошел свой путь на экспозицию через его трудолюбивые руки. В каждый из них он вложил частичку своей души, и многим посвящены его замечательные стихи: о старинных деревянных дорогах, мостах, первой кольцевой...

Открытию музея предшествовал кропотливый труд по сбору материалов, экспонатов, отражающих историю развития дорожной отрасли республики с древнейших времен до настоящего времени.

В приказе первого заместителя министра транспорта и коммуникаций – директора Департамента «Белавтодор» Александра Минина было отмечено, что музей создан в целях концентрации многолетнего опыта в области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, мостов, дорожных сооружений, сохранения культурно-исторического наследия белорусского народа в области дорожного строительства, сбора и сохранения наиболее ценных материалов, документов, образцов техники, связанных со становлением и развитием дорожной сети Республики Беларусь. Значительную поддержку оказали многие дорожные организации, сотрудники БНТУ, архитектор Армен Сардаров. В сборе экспонатов помогли ветераны-дорожники, их дети, внуки, близкие родственники. Оказывали помощь музею Белорусской железной дороги, связи, МВД, МЧС.

Большая часть экспонатов представлена в экспозициях «Дороги Беларуси с древнейших времен», «Дороги белорусских губерний в составе Российской империи в период со второй половины XVIII до начала XX века», «Дороги Беларуси в 20–40-е годы XX века», «Дороги Беларуси в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», «Автомобильные дороги

Беларуси во второй половине XX века», «Современное развитие автомобильных дорог», «Подготовка кадров», «Мосты Беларуси».

Только тут любитель истории увидит, как выглядели печь-каменка VII–VIII веков, найденная при раскопках в Витебской области, схема важнейших дорог IX–X веков, выписка из устава Великого Княжества Литовского («Статут о дорогах»), эскизы мостов в Витебске и Клецке, которым без малого девять веков, белорусская корчма у древних дорог, старые тракты, фотографии почтовых станций, фотоматериалы о строительстве дорог, чертежи километровых столбов XVIII века, карты ямских и почтовых путей...

Представлены и дополнительные экспозиции: «Наша трудовая слава», «Дорожники – участники Великой Отечественной войны». Хочется отметить, что особое внимание у

кина, Михаила Саета, Антона Мачульского, Григория Чейкина, Якова Дрозда и многих других дорожников-ветеранов Великой Отечественной войны.

Центральная экспозиция посвящена истории создания и открытия Минской кольцевой дороги. В учебно-методическом кабинете «История дорожного хозяйства» почетное место отведено ежегодному турниру по мини-футболу памяти А.В. Минина и другим спортивным достижениям дорожников (кубки, памятные медали, буклеты, фотографии), а также макетам и моделям дорожной техники.

Бережно хранятся в фондах музея и копии уникальных документов по истории строительства дорог и мостов из Национального исторического архива и Национального государственного архива, фотоальбомы с

*История – основа всего сущего,
Где каждый факт имеет свое место.
И только в прошлом – шифр от грядущего
Хранят для нас папирус и береста.*

*Бывает даже тишина кричащей
В оживших экспонатах прошлых лет.
Дорога вглубь веков ведет нас дальше,
Оставив в настоящем четкий след.*

Саул Иоффе

нальной ориентации молодежи. Частые гости музея – студенты, школьники, сотрудники различных организаций, частные лица, ветераны дорожного хозяйства. Посетили его и оставили свои положительные отзывы об экспозиции делегации дорожников России, Украины, Литвы, Эстонии, Германии, Китая, а также Межгосударственного совета дорожников Содружества Независимых Государств во главе с Бури Каримовым.

Недавно в учебно-методическом кабинете были студенты факультета транспортных коммуникаций БНТУ с преподавателями Светланой Соболевской и Татьяной Шохалевич. Они рассматривали каждый экспонат и внимательно слушали рассказ о жизни и деятельности профессора Ивана Леонovichа. Особый интерес у посетителей вызывает открытая экспозиция во дворе учебного



Музей живет, пока в него приходит молодежь...



На открытой экспозиции музея – копия «Рогволодова камня».



2000-е: Александр МИНИН и Саул ИОФФЕ.



Ну очень интересно!

посетителей вызывает экспозиция, посвященная участию дорожников в Великой Отечественной войне. Здесь представлены фотографии, награды за боевые заслуги, личные вещи, биографии ветеранов, фрагменты строительства и ремонта дорог и мостов в военное время. Мы гордимся подвигами Героев Советского Союза Николая Должанского, Александра Минина, подвигами Ивана Григоревича, Василия Шарапова, Давида Родова, Германа Тарутина, Анатолия Кош-

редкими снимками 50–70-х годов прошлого века, биографии ветеранов-дорожников и посвященные им два памятных альбома «Дорожники Республики Беларусь – ветераны Великой Отечественной войны».

В музее проводятся факультативные занятия со всеми желающими слушателями курсов центра. Учебно-методический кабинет «История дорожного хозяйства» проводит большую работу по идеологическому и патриотическому воспитанию, профессио-

центра. В октябре 2005 года состоялось ее торжественное открытие. Она включает в себя: знак «Вехі гісторыі беларускіх дарог», который содержит краткие сведения об основных этапах развития дорог начиная с X века; придорожную капличку с уникальной скульптурой Богоматери; макет каменного мостика арочного типа (XIX век); древний камень-валун весом около 15 тонн – точная копия «Рогволодова камня»; образцы дорожных покрытий XVIII–XIX веков; фрагмент верстового столба XVIII века с бывшего Екатерининского тракта; дорожные километровые указатели XVIII–XIX веков; деревянную скульптуру «Дорожный рабочий».

Учебно-методический кабинет «История дорожного хозяйства» включен в изданный в 2008 году фотоальбом «Минск музейный» и другие справочные издания. Он стал местом, где можно встретиться с прошлым дорожной отрасли, узнать о настоящем и заглянуть в будущее. Как писал о музее Саул Иоффе:

*И кажется сегодня здесь стоящим
Вот-вот опять увидеть суждено,
Как прошлое плывет над настоящим
Забывтым кадром старого кино...*

Марина САВОШКО,
заведующая УМК «История
дорожного хозяйства»

Витебск

Транспортные потоки растут

В 2018 году Витебская таможня отметила свой юбилей – 25 лет она стоит на страже экономических интересов страны, содействует развитию внешнеэкономической деятельности и бизнес-среды в регионе. В преддверии Международного дня таможенника на наши вопросы мы попросили ответить начальника Витебской таможни Павла ЛОБАЧЕВА.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

– Павел Анатольевич, расскажите об основных достижениях вашего учреждения.

– За 2018 год Витебской таможней перечислено в бюджет 123 рубля на каждый рубль затрат на ее содержание. Это на 30% больше, чем в прошлом году.

Значительный рост поступлений в бюджет обеспечен увеличением оформленных товаров. В структуре перечисленных за год

платежей преобладают вывозные таможенные пошлины при экспорте нефти и нефтепродуктов – около 80% от общей суммы, а также НДС и ввозные таможенные пошлины.

Если говорить о транспортных потоках, то за 2018 год в регионе деятельности таможни границу пересекли более 223 тысяч грузовых и свыше 266 тысяч легковых автомобилей, а также более 935 тысяч физических лиц.

– Наверняка возросло и количество перемещенных через границу товаров?

– В 2018 году количество декларируемых в Витебской таможне партий товаров увеличилось по сравнению с 2017-м на 13,7%. При этом более 81% вывозимых в регионе деятельности таможни с территории ЕАЭС товаров оформляется менее чем за пять минут, свыше 78% ввозимых – менее чем за два часа.

Более 7% товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита и следующих в адрес белорусских импортеров, выпущены в автоматическом режиме, то есть без участия инспектора таможни. Кроме того, 99,9% партий товаров задекларировано в электронном виде.

Показатели роста свидетельствуют об улучшении транзитной привлекательности Витебского региона, создании ком-

фортных условий для ведения бизнеса. А также об успешной организации работы таможни в рамках обновленного таможенного законодательства и вступившего в силу Таможенного кодекса ЕАЭС.

– Наши читатели в курсе, что среди важнейших функций таможни – противодействие трансграничной преступности и защита внутреннего рынка от некачественной или небезопасной для потребителя продукции.

– Именно так, и в 2018-м Витебская таможня показала хорошие результаты в данном направлении: количество выявленных правонарушений на 23% превышает уровень 2017 года.

Всего за прошлый год сотрудниками таможни заведено почти три тысячи дел об административных правонарушениях. Также 10 уголовных дел возбуждено самостоятельно таможней, 14 – иными правоохранительными ведомствами по материалам таможни.

Среди товаров, которые пытались незаконно ввезти или вывезти с территории ЕАЭС, – новая одежда под видом бывшей в употреблении, плодоовощная и пищевая

продукция, запчасти для автомобилей, цветы, парфюмерия, предметы искусства, холодное оружие, насвай, гашиш и другое.

В целом деятельность таможенной службы является значимым механизмом пополнения бюджета страны. При этом она призвана быть одним из ключевых элементов экономической безопасности государства, гарантируя высокую степень контроля и активно противодействуя трансграничной преступности.

– Что бы вы хотели пожелать своим коллегам в профессиональный праздник?

– Конечно, успехов в благородном деле служения Отечеству и непростом труде по защите безопасности экономических интересов Республики Беларусь. Пусть дело, которому вы отдаете душевные силы, опыт и знания, приносит радость и желание новых профессиональных свершений. А всем водителям – спокойной дороги!



Гродно

«Сюрпризы» на границе

В 2018 году через пункты пропуска Гродненской региональной таможни перемещено более 34 млн тонн товаров, из них свыше 20 млн составляют белорусские. Это почти на 2 млн тонн больше, чем в 2017-м. Рост составил 10%.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Как отметила официальный представитель Гродненской региональной таможни Юлия Романюк, такие показатели свидетельствуют о благоприятных условиях, созданных в Республике Беларусь для успешного развития и функционирования национального бизнеса, что положительно сказывается на экономике страны в целом.

В минувшем году гродненские таможенники внесли значительный вклад в противодействие незаконному перемещению через границу наркотических средств и психотропных веществ. Предупреждение и выявление таких преступлений, посягающих на здоровье и жизнь граждан, а также в целом на безопасность Республики Беларусь и ЕАЭС, является приоритетным в правоохранительной деятельности таможенных органов.

В частности, в декабре прошлого года были задержаны граждане Российской Федерации, которые, следуя через границу по «зеленому» коридору, пытались провезти в машине гашиш. С помощью сканирования и привлечения кинологической службы тайник был обнаружен в топливном баке автомобиля. За незаконное перемещение через Государственную границу Республики Беларусь наркотических средств Гродненской региональной таможней в отношении россиян возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 328-1 Уголовного кодекса РБ.

В июле прошлого года в пункте пропуска «Брузги» сотрудники таможни пресекли попытку перемещения гражданином Польши более ста таблеток лекарственного препарата, в составе которого содержится опасное психотропное вещество трамадол. Согласно таможенному законодательству ЕАЭС такие лекарственные препараты разрешены к перемещению через границу только при наличии документов, выданных в соответствии с законодательством государства ввоза или вывоза и подтверждающих обоснованность их использования в медицинских целях.

К 15 годам с конфискацией имущества и отбыванием наказания в исправительной колонии в условиях усиленного режима приговорили наркокурьера, задержанного на белорусско-польской границе, в пункте пропуска «Брузги», с 1 кг кокаина. Приобретя в Сербии наркотическое вещество, он планировал сбыть его на территории России.

В ноябре прошлого года гродненские таможенники совместно с сотрудниками структурных подразделений УВД Гродненского облисполкома и Ленинского РОВД по наркоконтролю и противодействию торговле людьми выявили лабораторию по выращиванию марихуаны. 39-летний гражданин Республики Беларусь задержан в Гродно при сбыте жителям города марихуаны, которую выращивал в своем частном доме.

В начале наступившего года гродненскими таможенниками пресечен незаконный ввоз полтонны алкоголя. Во всех случаях количество спиртного превышало допустимую норму беспошлинного ввоза. Число попыток незаконно переместить алкоголь составило более 120. Гродненской региональной таможней нарушители привлечены к административной ответственности в виде штрафа в соответствии с ч. 1 ст. 14.5 КоАП Республики Беларусь.

В этом году также была пресечена попытка незаконно переместить через таможенную границу ЕАЭС монеты начала XX века, медали времен Великой Отечественной войны, а также янтарь следовавшими

ка. Незаконно перемещаемые предметы изъяты до решения суда. В отношении граждан Украины Гродненской региональной таможней начаты административные процессы в соответствии с ч. 1 ст. 14.5 КоАП Республики Беларусь.

В январе гродненские таможенники не допустили незаконного вывоза книг Бенуа и Вермана, изданных в начале XX века. Выбрав для прохождения таможенного контроля «зеленый» коридор, гражданин Республики Казахстан, следовавший в Литву через пункт пропуска «Каменный Лог», подтвердил, что не перемещает товары, подлежащие обязательному письменному декларированию. Однако при проведении



транзитом через пункт пропуска «Бенякони» гражданами Украины.

При досмотре в личных вещах водителя и одного из пассажиров таможенники обнаружили более 70 юбилейных медалей и нагрудных знаков отличия, а также 51 камень необработанного янтаря, вывоз которого запрещен с территории ЕАЭС. Согласно заключению эксперта таможенной лаборатории, две медали «Двадцать лет Победы в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг.» и медаль «50 лет Вооруженных Сил СССР» представляют собой культурную ценность. Как и шесть монет Германской империи, выпущенных в начале XX ве-

досмотра в картонной коробке, находящейся в багажном отделении транспортного средства, таможенники обнаружили семь книг по искусству и живописи начала XX века. Автор трехтомника «История искусства всех времен и народов» – германский искусствовед Карл Верман. Четыре тома «Истории живописи всех времен и народов» принадлежат перу русского художника и историка Александра Бенуа. По заключению эксперта таможенной лаборатории, труды по искусству и живописи изданы в Санкт-Петербурге в 1903, 1913–1916 гг. и представляют культурную ценность. Общая стоимость раритетов – порядка 7 тысяч долларов США.

Две родины Андрея Иванова

28 января 50-й день рождения отметит директор государственного учреждения «Белавтострада» Андрей ИВАНОВ. В преддверии знаменательной даты юбиляра практически невозможно застать на месте. Предпраздничные хлопоты? Нет, каждая секунда посвящена работе. И все же, несмотря на огромную занятость, Андрей Николаевич нашел несколько минут для беседы.



Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

– Жизнь человека берет свое начало в доме родителей. У каждого из нас появляется уголок, с которым связаны нежные воспоминания о родителях, детстве, юности... Какая она, Ваша малая родина?

– Вероятно, мне очень повезло. Ведь у меня их сразу две.

Первая – это деревенька Кленик, что в Смолевичском районе Минской области. Здесь я родился и прожил первые шесть лет. Прекрасная беззаботная пора. Дружья, игры, лес и бесконечные поля... До сих пор дух захватывает от воспоминаний. Ведь что ни день, то

новые открытия, познание мира, себя.

Но мои родители приняли решение вернуться в родной Бобруйск. Поэтому отрочество и юность прошли уже в прекрасном городе Могилевской области. Пожалуй, именно с Бобруйском у меня связано большинство воспоминаний. Конечно, они отличаются от детских, но не менее приятные и наполнены уже осознанными событиями.

– У вас – два высших образования.

– В 1994 году я окончил Белорусскую государственную политехническую академию по специальности «строительство автомобильных дорог и аэродромов». Выбор

профессии был осознанный – мне всегда нравилось все, что связано с дорогами.

Начал профессиональный путь с должности мастера ДРСУ № 60 РПСО «Автомагистраль». После перешел на должность главного инженера ДЭУ № 68 РУП «Минскавтодор-Центр». Со временем стал начальником ДЭУ № 11 по Минской области.

Когда в 2010 году меня назначили главным инженером, а затем и генеральным директором республиканского унитарного предприятия «Белавтострада», я имел уже достаточно большой опыт управленческой деятельности. Но останавливаться на достигнутом было бы неправильным.

Поэтому в том же году закончил Академию управления при Президенте Республики Беларусь по специальности «государственное управление национальной экономикой». Полученные знания очень помогают в моей достаточно ответственной работе.

– «Белавтострада» была создана в 1994 году. Тогда в функции предприятия входила реализация проекта модернизации и обеспечения структуры управления дорожной службой автодороги М1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации. Так в Республике Беларусь начала создаваться система взимания платы за проезд по дорогам. Что стало основой для ее создания?

– Система платных белорусских автомобильных дорог была введена еще в 1996 году. На постсоветском пространстве мы тогда стали первопроходцами в этом направлении. А началось все с того, что с учетом транзитного потенциала нашей страны и после модернизации М1 было принято решение о том, что обновленная трасса станет платной. Тогда и была введена система ручного сбора платы за проезд.

Вместе с тем за прошедшие почти 20 лет телекоммуникационные системы, интернет-ресурсы значительно развились. Это и стало основой для создания интеллектуальных транспортных систем (ИТС), один из элементов которых – BelToll.

Это современная система, функционирующая в режиме свободного многополосного движения. Она создана в целях развития се-

ти автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих повышенный скоростной и безопасный режим движения транспортных средств, с повышенным уровнем обслуживания пользователей платных автомобильных дорог.

– Все ли грузоперевозчики страны зарегистрированы в системе?

– Трудно сказать, ведь, если ты не пользуешься платной дорогой, тебе и регистрация не нужна. Но то, что число пользователей растет, могу сказать с полной уверенностью. По сравнению с началом количество их увеличилось в два раза и на сегодняшний день составляет порядка 250 тысяч. Это хорошая тенденция, и думаю, что число пользователей будет расти, как и будет развиваться сама система.

– Кто является ее оператором?

– На основании заключенного инвестиционного договора между Республикой Беларусь и компанией Kapsch TrafficCom AG (Австрийская Республика) представитель инвестора является оператором, государственное учреждение «Белавтострада» – владельцем системы. Оператор получает определенный процент от собранной платы. Эта сумма каждый месяц рассчитывается по соответствующей методике и определенной формуле.

– На что расходуются средства, которые собираются с помощью BelToll?

– Они подлежат зачислению на счет «Белавтострады». После уплаты платежей по инвестици-

Примите поздравления!

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Самые добрые слова поздравлений по случаю Вашего юбилея – от руководства и коллектива государственного предприятия «Белгипродор»!

Искренне желаем новых достижений и ярких побед на посту руководителя, творческого вдохновения и дальнейшей плодотворной работы. Пусть Ваши знания, профессиональный опыт, стремление внедрить все новое, прогрессивное, передовое дают импульс к дальнейшему движению вперед. Счастья, здоровья и успехов во всем!

И. о. директора
Д. ОСТРОВКО

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

От имени коллектива РУП «Белдорсвязь» и себя лично поздравляю Вас с 50-летием!

В этот праздничный день желаем Вам крепкого здоровья, счастья, внимания и заботы со стороны родных, близких и друзей. Пусть Вашей работе всегда сопутствует удача, а накопленный опыт способствует осуществлению всех начинаний и задуманных планов!

Директор Н. БИЧАН

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Коллектив РУП «Бреставтодор» поздравляет Вас с 50-летним юбилеем!

Желаем Вам жизненного оптимизма и хороших перспектив. Пусть сбывается все задуманное, множится все хорошее, радуют родные, всегда будут готовы подставить верное и надежное плечо близкие и друзья!

Генеральный директор
М. НЕПОЧЕЛОВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Сердечно поздравляем Вас с юбилейным днем рождения!

Пусть Ваш многолетний опыт и в дальнейшем дает импульс к целеустремленному движению к новым свершениям, каждый день приносит счастье и радость, а крепкое здоровье и отличное настроение будут всегда рядом. Благополучия Вам, мира и процветания!

От коллектива РУП «Витебскавтодор»
генеральный директор
А. КОНОПЛИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

С замечательным юбилеем тепло поздравляет Вас коллектив РУП «Гомельавтодор»!

Пусть Ваш высокий профессионализм и умение работать крепнут, принося еще большее желание созидать. Желаем, чтобы Ваш дальнейший путь был полон энергии и оптимизма, свершения желаний и надежд!

Генеральный директор И. МАТВЕЦОВ

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Примите искренние поздравления от коллектива РУП «Минскавтодор-Центр» с 50-летием!

Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой жизненной энергии и оптимизма, добра и благополучия, осуществления всех планов и задумок. Пусть поддержка коллег и единомышленников придает силы для дальнейшей плодотворной работы на благо дорожного дела!

Генеральный директор Н. МАТЮК

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

От коллектива РУП «Могилеавтодор» сердечно поздравляю Вас с замечательным днем рождения!

онному договору, а это возмещение затрат на создание системы электронного сбора платы и оплата услуг по эксплуатации, денежные средства перечисляются в республиканский бюджет. Они формируют дорожный фонд и направляются на развитие и содержание наших дорог.

– Расскажите немного о системе.

– Она построена на основе технологии DSRS-связи и используется на основных международных транспортных коридорах и дорогах республиканского значения. Если есть необходимость, может применяться и на местных. Но главное условие эффективной работы – интенсивность движения.

– Как восприняли запуск BelToll перевозчики и изменилось ли их отношение сегодня?

– Изначально реакции не было никакой, даже несмотря на широкое освещение в СМИ заблаговременно до запуска системы. А вот за две недели до начала коммерческой эксплуатации у пользователей начался ажиотаж, все бросились регистрироваться, получать устройства электронной оплаты (OBU). Результат – раздраженность и невнимательность. Многие, не ознакомившись с инструкцией по эксплуатации устройства электронной оплаты, после начала использования столкнулись с ситуацией, когда необходимо было вносить плату в увеличенном размере. Это вызывало недовольство. В настоящее время постоянные пользователи уже знают, как все работает и как правильно пользоваться.

– Модернизируется ли система?

– Конечно. Совместно с оператором мы не стоим на месте и стараемся сделать ее лучше. Иногда это пожелания пользователей. Так, например, было с предоставлением доступа к нарушениям порядка оплаты через

личный кабинет. И сейчас в случае фиксации нарушения пользователь может не ждать письма из Транспортной инспекции, а получить информацию самостоятельно. Для внедрения этого функционала потребовалась не только техническая доработка системы, но и изменение законодательства.

Есть собственные разработки. Например, разработано специальное устройство, позволяющее определить наличие металлизации в ветровом стекле транспортного средства и найти область, свободную от нее. Этими приборами оснащены уже все пункты обслуживания.

В настоящее время в Республике Беларусь создана система динамического взвешивания, интегрированная с системой электронного сбора платы. Она также находится в оперативном управлении «Белавтострады».

Все это необходимо для улучшения состояния и развития автомобильных дорог страны и обслуживания пользователей.

– Какие у Вас планы на дальнейшее развитие?

– Повторюсь: мы не стоим на месте. В республике будет реализовываться пилотный проект государственно-частного партнерства по реконструкции и техническому обслуживанию объекта «Автомобильная дорога М10 Граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, км 109,9 – км 195,15». «Белавтострада» выступает уполномоченным представителем государственного партнера и будет выполнять ряд новых функций.

Начинать всегда нелегко, но, безусловно, интересно. Особенно когда нацелен на результат и есть желание добиться поставленной цели. Ведь стремление идти вперед изменяет нашу жизнь, привнося новое.

Искренне желаем Вам крепкого здоровья, счастья, успехов в делах и благополучия. Пусть Ваша жизнь будет насыщена приятными и интересными событиями, согрета нежностью и теплом родных, близких и любимых Вами людей!

Генеральный директор А. ЛОПАТИН

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

От коллектива ОАО «ДСТ № 3» примите поздравления с юбилеем!

В этот торжественный и праздничный день желаем Вам не останавливаться на достигнутом и успешно добиваться поставленных целей. Пусть Ваша дорога всегда будет полна удачи, благополучия и процветания. Всех Вам благ!

Генеральный директор А. МИХОЛЕНКО

**УВАЖАЕМЫЙ
АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

Коллектив КУП «Минскоблдорстрой» искренне поздравляет Вас с 50-летием!

Желаем Вам крепкого здоровья, плодотворной работы, удачи и огромного счастья. Пусть каждый последующий год будет насыщен творчеством созидательной энергии, бодростью и хорошим настроением!

Генеральный директор Д. СТЕПАНОВ

Торжественный вечер



Возраст четырех поколений

18 января 40-летний юбилей отметил филиал «Троллейбусный парк № 3» ГП «Минсктранс».

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

Поздравить коллектив предприятия со знаменательной датой прибыли руководители и представители ГП «Минсктранс» и его профсоюзной организации, ГУ «Столичный транспорт и связь», администрации Московского района г. Минска, ОГАИ РУВД Московского района г. Минска, а также директора троллейбусных и автобусных парков и других филиалов «Минсктранса».

– *За прошедшие 40 лет изменилось многое. Мы поменяли четыре поколения подвижного состава и сейчас уже ждем прибытия нового – электробусов. Такие постоянные перемены требуют от нас своевременного совершенствования*, – отметил директор филиала «Троллейбусный парк № 3» Николай Кривой. – *Я хочу искренне поблагодарить каждого работника предприятия, каждого ветерана. Спасибо вам, дорогие коллеги, за ваш самоотверженный труд.*

– *40 лет плодотворной и безупречной работы – это путь, который вы прошли, дорогие коллеги, и создали традиции, сохраняющиеся и сегодня: добросовестное выполнение поставленных задач*, – подчеркнула заместитель генерального директора ГП «Минсктранс» Ирина Доровская. – *Спасибо вам, дорогие ветераны, за передачу опыта, который так необходим молодым работникам парка. Безаварийных дорог вам, и так держать!*

Троллейбусный парк был введен в эксплуатацию 2 января 1979 года для улучшения транспортного обслуживания стремительно растущих жилых столичных микрорайонов Кунцевщина, Юго-Запад, Курасовщина, Серебрянка, Зеленый Луг. Одним из инициаторов строительства парка и непосредственным участником закладки первого камня в фундамент стал первый секретарь ЦК КПБ Петр Миронович Машеров.

Уже на момент образования предприятия располагало современной производственной базой. Курс был взят на внедрение новейших технологий в эксплуатации и ремонте подвижного состава. В 1986 году впервые в практике троллейбусных парков бывшего Союза здесь был внедрен поточный метод технического обслуживания троллейбусов, в 1987-м, опять же впервые в стране, разработан поточный метод текущего ремонта троллейбусов.

В настоящее время в коллективе трудится 840 человек, эксплуатируется 212 троллейбусов различных моделей, которые обслуживают 13 маршрутов. В их числе – один из самых длинных: № 53 «Малиновка-4 – Зеленый Луг-7». Его оборотный рейс составляет 2 часа 26 минут.

Ежемесячно услугами парка в среднем пользуется более 3,6 миллиона пассажиров, а в 2018 году было перевезено 43,7 миллиона человек. Последние годы троллейбусный парк № 3 стабильно занимает призовые места в соревнованиях филиалов ГП «Минсктранс» по безопасности движения.

В день празднования юбилея предприятия лучшим его работникам были вручены награды Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Минского городского исполнительного комитета, ГП «Минсктранс» и другие. Завершилось мероприятие праздничным концертом.

Больше фото – на transport-gazeta.by



Россия

Плюс 25 почтовых

«Почта России» обновила парк подвижного состава в Уральском регионе. По данным пресс-службы компании, 15 января в Свердловский и Тюменский филиалы поступило 25 почтовых вагонов нового поколения.

Транспорт обеспечен электронной системой управления, позволяющей отслеживать техническое состояние составов в режиме реального времени. Также вагоны отличаются высокой технологичностью и повышенной грузоподъемностью. Это достигается в том числе за счет использования сцепки двух вагонов.

Служебные помещения в новых вагонах оборудованы кондиционерами, обеззараживателями воды, микроволновкой. Отделка выполнена из экологичных материалов. Срок службы таких багажно-почтовых вагонов – 40 лет.

В перспективе новый подвижной состав собираются эксплуатировать на железнодорожной инфраструктуре Китая. В «Почте России» напомнили, что в прошлом году компания открыла новый маршрут доставки отправок из интернет-магазинов и маркетплейсов Китая напрямую в регионы Урала, Сибири, Дальнего Востока и Москвы.

Литва

Алкоблокираторы узаконили

Сейм Литвы принял поправки к закону о безопасности дорожного движения и узаконил использование алкоблокираторов в автомобилях, сообщает пресс-служба парламента. Новые нормы вступят в силу с 1 января 2020 года.

Теперь в законе о безопасном движении на автодорогах введено определение алкоблокиратора двигателя. В документе указано, что это устройство, которое не позволяет завести двигатель, пока водитель не пройдет тест на наличие алкоголя в крови. Если показатели будут превышены, алкозамок не даст автомобилю завестись.

Кроме того, в соответствии с новыми поправками власти могут запретить садиться за руль без алкозамка тем водителям, которых ранее лишали прав за вождение транспортного средства в пьяном виде.

Туркменистан

Акционерное общество закрытого типа Türkmen Awtoaban построит скоростную трассу Ашхабад – Туркменабат стоимостью 2,3 млрд долларов США. Постановление о выделении финансов и начале строительства подписал президент Гурбангулы Бердымухамедов на состоявшемся 11 января заседании правительства, сообщает Государственное информагентство Туркменистана.



Платная автомагистраль послужит увеличению внутреннего и международного транзитного трафика. Согласно документу в рамках проекта Türkmen Awtoaban, являющийся членом Союза промышленников и предпринимателей Туркменистана, возведет и еще сопутствующие объекты по маршруту.

Работы начнутся в январе. Сдать автотрассу с сооружениями в эксплуатацию намечено в три этапа. На первом, в декабре 2020 года, планируется завершить участок Ашхабад – Теджен, на втором, в декабре 2022 года, – участок Теджен – Мары, на третьем, в декабре 2023 года, – участок Мары – Туркменабат.

Автобан Ашхабад – Туркменабат ориентирован на международные перевозки. Новая трасса откроет транзитному транспорту легкий путь из Туркменистана в Узбекистан и далее.

Таджикистан

Если номеров не хватает

В Таджикистане могут ввести новые госномера на транспорт, пишет «Спутник Таджикистан». Сейчас в стране действуют введенные в 2014 году образцы государственных регистрационных номеров автомашин, на которых обозначены четыре цифры. Между тем сегодня таких номеров уже не хватает.

Отмечается, что по этой причине УГАИ МВД Таджикистана обратилось в «Таджикстандарт» с предложением ввести в обращение новые госномера транспорта с тремя цифрами. Пока по данному вопросу решение не принято, УГАИ продолжает выдавать номера старого образца.

Азербайджан

Подальше от перекрестков

Бакинское транспортное агентство (БТА) переносит автобусные остановки внутригородского транспорта, сообщает «Sputnik Азербайджан».



Автобусные остановки на перекрестках и поблизости от них мешают участникам дорожного движения и угрожают жизни пассажиров, заметили в Бактрансагентстве. Ведомство пояснило: несмотря на наличие на перекрестке полосы для движения направо, из-за неудобного размещения автобусной остановки здесь наблюдается повышенная плотность потока.

Казахстан

«Умные» и платные

Уникальные для Казахстана «умные» платные парковки появятся в Шымкенте, расположенном на юге Казахстана. В городе-миллионнике насчитали более 340 тысяч транспортных средств, 275 тысяч из которых – легковые авто, передает NUR.KZ.

В мегаполисе с растущим числом жителей и их машин нередко движение транспорта затрудняют стихийные стоянки. Парковщики незаконно берут с автовладельцев деньги, при этом за сохранность автомобилей не несут никакой ответственности.

Интеллектуальные системы планируется установить пока на 20 участках города. Ноухау появятся в первую очередь возле объектов с большим скоплением машин.

«На парковках будут работать инспекторы. Они будут отслеживать баланс каждого авто. Владельцы смогут оплатить паркинг несколькими способами: через терминал, мобильное приложение, посредством SMS, через сайт системы.

Ожидается, что паркоматы заменит специальная интеллектуальная система. Она обеспечит прозрачность работы парковочных зон, взаимодействие между дорожной полицией, коммунальными службами, платежными системами, подсистемой информирования водителей, службой эвакуации.

Это проект на основе государственно-частного партнерства. Общая его стоимость – 109 млн тенге. Вырученные СПК средства полностью пойдут на развитие социального предпринимательства, а именно на решение проблемы парковок во дворах города, поскольку владельцы квартир вынуждены устанавливать шлагбаумы, цепи и другие преграды, чтобы к ним во дворы не заезжали другие авто. Мы собираемся найти решение этой проблемы», – сообщила пресс-секретарь АО «СПК Shymkent» Сайра Амантаева.

За основу была взята белорусская модель, которая себя оправдала. По словам экспертов, аналогов этой системы в Казахстане нет.

Будет свое авто

Ассоциация автомобильного бизнеса Казахстана разрабатывает проект новой отечественной марки автомобилей, сообщает Международное информационное агентство «Казинформ». Ее название пока не придумано.

По данным организации, в 2018 году граждане Казахстана приобрели 60 тысяч новых машин. При этом половина купленных автомобилей была произведена на территории страны. Всего в прошлом году казахстанцы потратили на покупку автомобилей 1,2 миллиарда долларов.

Быстрее, выше, сильнее

Наступивший год в Беларуси проходит под знаком II Европейских игр. Они стартуют в Минске 21 июня. В крупнейшем форуме континента в течение 10 дней свои умения и мастерство покажут более 4000 спортсменов из 50 стран. Немало людей, для которых спорт, пусть даже непрофессиональный, стал важной частью жизни, трудится на предприятиях и в организациях транспорта и дорожного хозяйства. Они – участники различных спортивных мероприятий, защищают честь отрасли на соревнованиях разного уровня, в том числе республиканских и международных. О них – в нашей спортивной рубрике.

Команда филиала «Лепельское ДРСУ № 202» КУП «Витебскоблдорстрой»



Легкоатлеты ДРСУ-202.

Работники этого предприятия очень дружны со спортом. Неудивительно, что на областных спартакиадах дорожников команда всегда занимает призовые места. Насыщен спортивными событиями для нее был и прошедший год.

– Мы активно участвовали в «Лепельской лыжне-2018» – это традиционные соревнования, как и туристические слеты среди предприятий Лепеля и района. Кстати, заняли почетное третье место. На такой же позиции оказались и по итогам майской легкоатлетической эстафеты на призы газеты «Лепельский край». А вот в районном турнире по внеаренному лазертагу вышли на второе место. Наши спортсмены охотно участвовали в районной спартакиаде, а футболисты с большим удовольствием в составе команды КУП «Витебскоблдорстрой» – в

турнире по мини-футболу среди команд дорожного хозяйства памяти Александра Васильевича Минина.

Не обошелся без местных дорожников и велопробег по маршруту Лепель – Черейщина – Лепель, проводившийся в сентябре в рамках Европейской недели мобильности и Всемирного дня без автомобиля. Стараемся не упустить ни одного шанса выступить за честь своего управления, ведем здоровый образ жизни, в котором почетное место отводится спорту, – отмечает председатель профкома филиала «Лепельское ДРСУ № 202» КУП «Витебскоблдорстрой» Светлана Козловская.

Лепельчане, впрочем, как и их коллеги из других регионов Витебщины, с нетерпением ждут возобновления областной спартакиады КУП «Витебскоблдорстрой». И готовятся к ней заблаговременно. Их профсоюзный лидер позаботилась о выделении в распоряжение волейбольной команды по средам спортзала в одной из местных школ. Там еженедельно проводятся занятия спортивной секции по волейболу.

И это только начало года у коллектива, предпочитающего физкультуру и спорт вредным привычкам.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

**ГОЛОСУЙТЕ
ЗА СВОИХ ЛЮБИМЦЕВ!**

Продолжается второй этап конкурса «Верный друг». До 4 февраля можно отдать свой голос за понравившегося домашнего питомца на нашем сайте

transport-gazeta.by

Дата в календаре

День без Интернета?

Ежегодно в последнее воскресенье января в мире отмечается **Международный день без Интернета. Праздник набирает популярность среди жителей постсоветской территории.**

Многим в наше время представить без Всемирной паутины хотя бы один день невозможно. К примеру, зачем встречаться лично, тратить время на разговоры, если можно описать все в нескольких предложениях и, нажав кнопку, отправить сообщение адресату. Узнать рецепт блюда, адрес и телефон аптеки,

заказать нужный товар в интернет-магазине... Все это прочно вошло в нашу повседневность.

Согласно опросам, современные люди в возрасте до 45 лет все чаще называют Интернет главным и важнейшим изобретением последних лет. А на вопрос, без чего в жизни никогда не смогли бы обойтись, неизменно отвеча-

ют: без мобильного телефона и Интернета.

Тем не менее отказ на один день от виртуального общения в Сети пропагандировали ее активные пользователи. При этом сторонники праздника поддерживают традиционные способы досуга.

Праздник возник в западных странах. Точно неизвестны дата

и его инициатор. Предположительно, его организовал Британский институт социальных изобретений.

В этот день устраиваются просветительские мероприятия. Активисты повествуют о необходимости живого общения, пропагандируют идеи отказа от виртуальной коммуникации. Средства массовой информации публикуют тематические материалы, транслируют передачи и фильмы о Всемирной паутине. Флешмобы побуждают участников к поддержанию традиции. Проводятся благотворительные акции, деятели которых соби-

рают средства на актуальные проекты. Проходят конференции, семинары. В общественных организациях рассказывают о зависимости от Интернета. Сторонники праздника обмениваются поздравлениями.

Святой покровитель Интернета пока не назначен. С 2000 года защитником Всемирной паутины признан испанский епископ Исидор Севильский (560–636 гг.). Это первый энциклопедист, который повлиял на средневековую историю.

Подготовила
Ольга НИКОЛАЕВА

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; 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
заместители главного редактора 294-20-54

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) 63-44-69
(0212) 55-63-66
Гомель (0232) 55-33-15
(0232) 75-16-36
Гродно (0152) 78-90-94
Могилев (0222) 77-65-43
(0222) 24-77-14
Светлогорск (02342) 5-04-41

Индекс 64121

Подписано в печать 23.01.2019
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 475 экз. Заказ 202
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

