



Вместе – о важном

Сегодня в Минске, в конференц-зале гостиницы «Беларусь», проходит итоговая коллегия Министерства транспорта и коммуникаций.

На заседании рассматриваются итоги работы транспортного комплекса страны в 2018 году и задачи по его развитию в 2019-м. В повестке также результаты деятельности Белорусской железной дороги, перспективы развития гражданской авиации и международных автомобильных перевозок. Кроме того, собравшиеся обсудят выполнение программы дорожных работ, функционирование водного транспорта и другие значимые вопросы.



Повестка заседания коллегии – на стр.

2

Прямая линия

9 февраля 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



ТЯГАЧИ С ПРОБЕГОМ
ИЗ ЕВРОПЫ
НА СКЛАДЕ
В МИНСКЕ

УНП 192199782

ИООО «ВольвоГрупБЛР»
г. Минск, ул. Припыцкого, д.79, офис 509
тел. +375 (29) 125 95 45, +375 (44) 563 55 63

Volvo Trucks. Driving Progress



Наш сайт:
transport-gazeta.by

К СВЕДЕНИЮ

Повестка заседания коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по итогам работы за 2018 год

ДОКЛАД:

«Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2018 году и задачах по его развитию на 2019 год»

АВРАМЕНКО Алексей Николаевич – министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ВЫСТУПЛЕНИЯ:

«О результатах работы государственного объединения «Белорусская железная дорога» за 2018 год и задачах по обеспечению устойчивого развития в 2019 году»

МОРОЗОВ Владимир Михайлович – начальник Белорусской железной дороги

«О направлениях развития гражданской авиации Республики Беларусь»

СИКОРСКИЙ Артем Игоревич – директор Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

«О перспективах развития и проблемных вопросах международных автомобильных перевозок в условиях глобализации международного рынка транспортных услуг»

ЗЕНЬКЕВИЧ Александр Евгеньевич – генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»

«О функционировании оператора автомобильных перевозок пассажиров и организации междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении»

ШКУРАТОВ Валерий Иванович – директор государственного учреждения «Столичный транспорт и связь»

«О функционировании водного транспорта Республики Беларусь и совершенствовании его структуры управления»

ЧЕРНОБЫЛЕЦ Андрей Николаевич – начальник управления морского и речного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

«О выполнении в 2018 году программы дорожных работ РУП «Бреставтодор» и задачах на 2019 год»

НЕПОЧЕЛОВИЧ Михаил Иванович – генеральный директор РУП «Бреставтодор»

«О перспективах работы ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407» на новых производственных площадях»

ВАЙЦЕХОВИЧ Евгений Сергеевич – генеральный директор ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»

«О результатах мероприятий Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по контролю за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности»

ВЕРЕМКО Григорий Иванович – начальник государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»

«О выполнении положений Тарифного соглашения между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Белорусским профессиональным союзом работников транспорта и коммуникаций и задачах по реализации принципов социального партнерства на 2019–2021 годы»

РИНГ Владимир Иосифович – председатель Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций

ПЕРСПЕКТИВЫ

В постановление Совета Министров от 28 апреля 2016 года № 345, которым утверждена Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, внесены изменения. Нормативный правовой акт предусматривает корректировку значений сводных целевых и целевых показателей на 2019–2020 годы. Это обусловлено, в частности, существенным превышением в 2017–2018 годы в сравнении с запланированным фактического значения такого сводного целевого показателя, как «грузооборот».

Корректировка на маршруте

В Послании к белорусскому народу и Национальному собранию 24 апреля прошлого года Президент страны Александр Лукашенко поручил обеспечить ежегодный прирост пассажиропотока на воздушном транспорте не менее чем на 15%. Это поручение также учтено в новом документе – скорректированы значения сводного целевого показателя «пассажирооборот», установленного на 2019–2020 годы.

Поднята планка по выполнению пассажирооборота на воздушном транспорте в 2020 году с 132% до 183% к уровню 2015-го. По железнодорожному данный показатель скорректирован в сторону уменьшения в связи с перераспределением пассажиропотока на другие виды транспорта.

Постановлением от 31.12.2018 № 990 также уточнены объемы финансирования мероприятий госпрограммы начиная с 2018 года за счет средств республиканского и местных бюджетов, государственного внебюджетного фонда гражданской авиации, внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса, собственных средств исполнителей мероприятий.

политена за счет ресурсов ОАО «Банк развития Республики Беларусь».

В подпрограмму 3 «Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь» добавлено новое мероприятие – подготовка Концепции развития потенциала реки Припять, предусматривающей использование транспортных и энергетических возможностей, увеличение занятости населения на прилегающих к реке территориях, улучшение водохозяйственного баланса регионов. Источник финансирования – средства внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса.

Уточнены объемы финансирования на 2018 и 2019 годы на содержание Белорусской инспекции речного судоходства, а также выполнение путевых работ для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях.

В подпрограмме 4 «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь», помимо грузооборота, скорректированы еще два целевых показателя.

Поставлена задача увеличить объем обслуженных пассажиров в аэропортах

До 2020 года запланирован рост грузооборота по отношению к 2015-му на 123,5%. Значения этого показателя скорректированы также по каждому из видов транспорта:

Вид транспорта	Рост показателя «грузооборот»			
	2019 год		2020 год	
	Стартовое значение	План	Стартовое значение	План
Железнодорожный	104,4%	127,5%	106,6%	127,8%
Автомобильный	104,1%	114,2%	107,1%	116,8%
Внутренний водный	118,4%	177,0%	125,0%	178,0%
Воздушный	115,8%	108,0%	120,2%	109,0%

Изменения коснулись и других разделов государственной программы. Так, в подпрограмме 1 «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь» уточнены объемы финансирования расходов за счет средств республиканского бюджета:

- на компенсацию процентов по кредитам банков, которые согласуются с расчетными прогнозными показателями Белорусской железной дороги на 2019 год по доходам и расходам бюджета;

- по государственной финансовой поддержке субъектов хозяйствования в виде возмещения за счет средств республиканского и (или) местных бюджетов части расходов на приобретение технологического оборудования и запасных частей.

В подпрограмме 2 «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь» изменения также затронули вопросы финансирования.

В частности, предоставление субсидий облисполкомам и Минску на возмещение расходов, не относимых на себестоимость услуг, выделено в отдельное мероприятие.

Увеличены на 56 млн рублей объемы кредитования строительства линий метро-

в 2019 году по отношению к 2015-му на 184,8%, а в 2020-м – на 212,5%.

Рост объема оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты) в текущем году запланирован на 120,5% по отношению к 2015-му, в 2020 году – на 124%.

Пополнен и перечень мероприятий подпрограммы.

Прежде всего, намечена реконструкция аэродрома «Орша» с капитальным ремонтом существующей взлетно-посадочной полосы, реконструкцией рулежных дорожек. Источник финансирования – кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь», средства республиканского бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов.

Предусматривается также строительство нового пассажирского терминала в Национальном аэропорту Минск. Источник финансирования – кредитные ресурсы, средства бюджетов государственных внебюджетных фондов, собственные средства исполнителей мероприятий.

Информация предоставлена отделом программ развития управления программ развития и международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций

ГОТОВИМСЯ!

Высокий стандарт

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ведется активная работа по подготовке к проведению II Европейских игр 2019 года.

Как сообщили в министерстве, подготовка к встрече участников и гостей крупнейшего европейского спортивного форума осуществляется в соответствии с Планом мероприятий, утвержденным председателем Республиканского организационного комитета по подготовке и проведению II Европейских игр 2019 года премьер-министром Беларуси. Вопросы транспортного сообщения находятся в ведении подкомитета, возглавляемого министром транспорта и коммуникаций.

Приоритетная задача – организация и обеспечение комфортных условий перевозки клиентских групп Игр и болельщиков. Для их транспортного обслуживания будет приобретено 405 новых автобусов МАЗ и «Неман», а также 60 электробусов производства ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш». В дальнейшем транспорт будет использоваться при перевозках пассажиров в Минске и регионах Беларуси. Также для обслуживания участников и клиентских групп будет приобретено 320 легковых автомобилей Geely.

В соответствии с решением республиканского организационного комитета перевозчиком автобусами определено государственное предприятие «Минсктранс». Вместе с тем будут привлечены и автобусы региональных автотранспортных организаций.

Основными коридорами, по которым участники будут доставляться к спортивным объектам в течение 30 минут, определены проспекты Дзержинского, Победителей, Партизанский, Независимости, а также МКАД.

Организация перевозок будет под круглосуточным контролем транспортного операционного центра во взаимодействии с организационно-координационным центром Дирекции II Европейских игр. Их задачами станет обработка оперативной информации о перемещении и соблюдении интервалов движения автобусов, перевозящих участников Игр, а также информации, поступающей от диспетчера легковых автомобилей службы такси, о местонахождении и перемещении легковых автомобилей Игр (Games

Taxi), от системы управления дорожным движением – о параметрах транспортных потоков на улично-дорожной сети города с возможностью их корректировки путем управления светофорными объектами.

В ходе подготовки объектов транспортной инфраструктуры на авиационном и железнодорожном транспорте особое внимание уделяется установке информационно-навигационных систем для пассажиров, а также совместно с дирекцией – организации работы волонтеров.

Как уже сообщалось ранее, в РУП «Национальный аэропорт Минск» закончено строительство второй искусственной взлетно-посадочной полосы. А в апреле должна завершиться первая очередь модернизации аэровокзального комплекса.

В рамках приведения в надлежащее состояние объектов железнодорожной инфраструктуры продолжается реализация плана мероприятий по станции Минск-Пассажирский. Расписание поездов городских линий и региональных линий экономкласса на участке Минск – Масюковщина – Беларусь, которое будет действовать в период проведения Игр, согласовано с дирекцией.

Для удобства иностранных гостей и болельщиков закупаются и устанавливаются мультязычные терминалы самообслуживания с купюро- и монето-приемниками. Ведется создание единой автоматизированной системы информирования пассажиров о движении поездов посредством электронных табло. Осуществляется модернизация мобильного приложения по продаже электронных проездных документов.

Кроме того, проводится детальное изучение возможностей объектов для приема и качественного обслуживания представителей маломобильных групп населения, чтобы обеспечить на них свободное перемещение людей с ограниченными физическими возможностями.

Работа по подготовке к проведению II Европейских игр продолжается.

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

«МИНСКТРАНС»

Выстраиваем систему

Более 140 автобусов «Минсктранса» будут перевозить спортсменов и волонтеров II Европейских игр.

Напомним, официальным перевозчиком крупнейшего европейского форума предприятие стало после подписания 23 марта прошлого года договора с фондом Дирекции II Европейских игр 2019 года о перевозке участников Игр в Минске.

Подписав меморандум, глава дирекции Георгий Катулин отметил первостепенное значение грамотной организации перевозки клиентов Игр: спортсменов, тренеров, обслуживающего персонала, судей, представителей МОК, ВАДА, спортивных функционеров из разных стран. Также он обратил внимание на необходимость обеспечения комфортного перемещения по городу журналистов и волонтеров, поскольку делать это в мегаполисе с двухмиллионным населением без четко выстроенной системы и соответствующего подвижного состава будет достаточно сложно.

Имея опыт перевозки пассажиров во время чемпионата мира по хоккею 2014 года, сессии Парламентской ассамблеи ОБСЕ и других крупных мероприятий, в «Минсктрансе» прекрасно понимают: Европейские игры по своей значимости и количеству участников на порядок выше. Поэтому и подготовка идет полным ходом.

– Перевозки будут осуществлять автобусы отечественного производства, что предусмотрено программой закупки подвижного состава автобусов туристического класса и городских, – напомнил начальник управления организации перевозок ГП «Минсктранс» Александр Фомин. – На перевозке клиентов Игр будут заняты низкопольные автобусы с кондиционерами, системами информирования и мониторами.

Во время Игр будет действовать не менее 13 специальных маршрутов, разработанных с учетом расположения спортивных и иных объектов, которые необходимо будет посещать участникам форума.

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АЭРОПОРТ МИНСК

Потоки по-новому

В рамках подготовки к проведению спортивного континентального форума в Национальном аэропорту Минск введена новая система распределения пассажиропотока по гражданской принадлежности.

Нововведение реализовано в зоне прилета международных рейсов. Каждая пограничная кабина оборудована светодиодным табло с необходимой для пассажиров информацией. Дополнительно в пограничной зоне установлены два больших светодиодных экрана.

Внедрение системы позволило перераспределить поток прибывающих граждан, сократить время их обслуживания, а также повысить уровень информирования пассажиров.

Для официальных лиц и экипажей в пункте пропуска «Национальный аэропорт Минск» выделены отдельные каналы прохождения Государственной границы Республики Беларусь.

Пресс-служба Национального аэропорта Минск



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

Главное действо года

За 141 день до начала проведения континентального спортивного форума фонд «Дирекция II Европейских игр 2019 года» дал пресс-конференцию в Национальном пресс-центре. Разговор шел о готовности спортивных объектов, деревни атлетов, а также о реализации билетов и сувенирной продукции.

Участники пресс-мероприятия – начальник управления по коммуникациям, связям с общественностью и СМИ Алексей Богданович, начальник управления по маркетингу, коммерческим вопросам и рекламе Максим Кошкалда, менеджер деревни спортсменов Андрей Половинкин, начальник главного управления воспитательной работы и молодежной политики Министерства образования Эдуард Томильчик.

Организаторы утверждают, что предстоящее 10-дневное спортивное действо по значимости можно сравнить с 23 чемпионатами Европы. Кстати, в программе форума запланированы и официальные чемпионаты континента по четырем видам спорта.

Кроме того, в 10 из 15 видов спорта будет проведена официальная квалификация на XXXII Олимпийские игры в Токио в 2020 году. У белорусских спортсменов есть шанс достойно представить нашу страну на главном старте четырехлетия.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Еще больше интересной и полезной информации – в следующем номере «ТВ».

МЕРОПРИЯТИЯ

Внедряя инновации, создаем будущее

V Международная научно-техническая конференция магистрантов «Инновации в технических и экономических системах» (ИТЭС) прошла в Белорусском государственном университете транспорта.

По словам начальника отдела магистратуры и студенческой науки БелГУТа Игоря Козорова, конференция ИТЭС известна среди технических вузов Беларуси, России, Казахстана, Украины. Форум активизирует научную работу в области исследования транспортной отрасли страны и зарубежных государств.

Программа предусматривала работу по двум направлениям: технологии и инфраструктура городов и областей Беларуси (транспорт, строительство, энергетика, связь), а также инновационный потенциал транспортных предприятий.

В ходе работы 10 секций (в том числе «Транспорт», «Организация перевозок, движение и эксплуатация транспорта») магистранты представили свои исследования по актуальным вопросам подвижного состава железнодорожного транспорта; управления и интеллектуальных транспортных систем; информационных технологий, автоматизации, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте; ресурсосберегающих и энергоэффективных технологий на транспорте; инновационных технологий организации пассажирских перевозок и другим. Большой интерес вызвали работы магистрантов Владислава Стальмакова, Анны Пульбяновой, Павла Правлоцкого, Яны Котяй, Ангелины Малыш. По итогам форума издаются печатный и электронный сборники докладов.

– *Магистратура БелГУТа инновационная, с углубленным изучением современных научных достижений по выбранной профессии, формированием организационно-управленческих компетенций и аналитического мышления, дабы выработать у будущих специалистов инновационные подходы к решаемым задачам*, – рассказывает Игорь Козороз. – *Магистранты всех девяти специальностей принимают активное участие в международных, республиканских, вузовских конференциях, имеют большое количество публикаций своих научных работ. Результат налицо: из выпускников 2019 года второй ступени высшего образования (заочники) более 40% получили рекомендации для последующего обучения в аспирантуре. Из 129 человек 35 защитили магистерские диссертации на 10 баллов, 42 – на 9, а средний балл по защите всех выпускников составляет 8,75. Научные разработки, представленные в лучших диссертациях выпускников 2018 года, внедрены в производство и получили высокую оценку государственной экзаменационной комиссии.*

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

КОМПЕТЕНТНО

Все начинается с идеи

Александр ЕРОФЕЕВ, проректор по научной работе Белорусского государственного университета транспорта, кандидат технических наук:

– 27 января в нашей стране отметили День белорусской науки. Это хороший повод назвать наиболее важные этапы на пути научного поиска, отдать должное тем, кто своим трудом вносит значимый вклад в социально-экономический потенциал нашей страны.

В центре внимания научной общественности всегда был вопрос о связи науки с производством, а именно о пользе конкретным коллективам, людям. Простой пример: с появлением современных электропоездов швейцарской компании Stadler большинство пассажиров, следующих по маршруту Гомель – Минск и обратно, теперь тратят на дорогу всего около трех часов. Быстро, удобно!

В настоящее время продолжаются работы по подтверждению соответствия с такими всемирно известными производителями железнодорожной продукции, как Stadler, CRRC, Faiveley Transport, Knorr-Bremse, AZD Praha s.r.o., Alstom и рядом других. Начато сотрудничество с Siemens, PLASSER & THEURER.

В прошлом году Испытательный центр железнодорожного транспорта «СЕКО» БелГУТа подтвердил и актуализировал область аккредитации на виды деятельности в Национальной системе аккредитации и на испытания контейнеров в федеральном автономном учреждении «Российский морской регистр судоходства». Центр полностью обеспечивает рынок услуг по испытаниям продукции белорусских вагоностроительных заводов, а также привлекает дополнительные валютные средства при выполнении внешнеэкономических контрактов.

Многие разработки наших ученых направлены на совершенствование работы железнодорожного транспорта. Так, сотрудники отраслевой научно-исследовательской лаборатории «Технические и теоретические оценки ресурса единиц подвижного состава» в 2018 году провели техническое диагностирование 487 пассажирских вагонов с целью продления срока службы, в том числе 425 – Белорусской железной дороги и промышленных предприятий. Диагностирован 381 грузовой вагон собственности промышленных организаций и БЖД, в том числе продлен срок службы 358 вагонам. Научно-исследовательской лабораторией управления перевозочным процессом разработана Концепция использования геоинформационных технологий в оперативном управлении перевозочным процессом. Выполнено исследование перевозочного потенциала магистрали в условиях роста объемов перевозок и изменения структуры грузопотока, совершенствования системы распределения сортировочной работы на станциях Белорусской железной дороги. Подобные примеры можно приводить и далее. А суть – в том, что наш университет аккредитован Государственным комитетом по науке и технологиям Республики Беларусь и НАН Беларуси как научная организация.

Одной из важнейших задач для БелГУТа является развитие кадрового потенциала и доведение доли сотрудников с учеными степенями не ниже 40%. В прошлом году защищены одна докторская и семь кандидатских диссертаций. Это неплохой результат. Стараемся стимулировать молодых ученых. Создана эффективная система премирования за публикационную деятельность. Но мы понимаем, что ставку надо делать на студенчество, и создали необходимые условия для развития молодежного творчества.

Начинается все с мысли, с идеи, с поиска. И с работы кафедр в кружках научно-исследовательской работы студентов, где занимаются в основном ребята с первого и второго курсов. С третьего курса наиболее способные приобщаются к работе в научно-исследовательских лабораториях. С целью стимулирования НИР проводится конкурс проектов «Транспорт будущего». Ректором издан приказ «О создании комплексной системы мониторинга и развития талантливой молодежи в БелГУТе». Радует, что ежегодно, подводя итоги Республиканского конкурса научных работ студентов высших учебных заведений, компетентная комиссия отмечает глубину исследовательской мысли и детальность проработки исследований. На этот раз по результатам XXV конкурса 14 работ наших студентов присвоена первая категория. Магистрант Ольга



Моисейчикова и выпускница Ольга Ковальчук удостоены звания лауреата.

Нашим вузом предпринимаются конкретные шаги для развития научной деятельности в рамках формирования университета модели 4.0. Эта модель предполагает создание на базе университетов центров уникального производства или оказания услуг. Первым этапом такой трансформации стала организация в 2009 году на базе БелГУТа испытательного центра железнодорожного транспорта и органа сертификации. Кстати, в 2019-м мы будем отмечать 10-летний юбилей этих подразделений. На сегодняшний день уже пять научно-исследовательских лабораторий аккредитованы в Национальной системе аккредитации с включением в реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий. Результаты их деятельности признаются не только в Беларуси, но и в странах ЕАЭС.

В 2018 году начато создание новой проектно-исследовательской лаборатории, деятельность которой будет направлена на разработку проектов объектов инфраструктуры с использованием BIM-технологий. Приобретение за счет инновационного фонда современного научного оборудования дало возможность создать в университете центр научно-технического прототипирования. Думаю, уже в ближайшие несколько месяцев любой сотрудник или студент нашего университета сможет прийти в него со своей идеей и построить не только компьютерную модель, но и реальный прототип придуманного устройства.

Еще одним важным событием является опыт работы студенческого IT-отряда. В период производственной практики десять студентов факультета управления перевозочным процессом занимались разработкой программных продуктов по заказу Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги. Результаты их деятельности демонстрировались на выставке «Транспорт и логистика» и в ближайшее время будут представлены на главной республиканской выставке в сфере информационных технологий ТИВО-2019.

Научные достижения УО «БелГУТ» в 2018 году

- Разработан и внедрен ряд прикладного программного обеспечения в рамках концепции «Цифровая железная дорога». Например, автоматизированная система «Графист-Э» позволяет разрабатывать энергоэффективные графики движения поездов для всей магистрали. Информационно-справочная система «Атлас» разработана с участием студенческого IT-отряда.
- Разработано около 20 нормативных документов межгосударственного и национального уровня, в том числе два стандарта ЕАЭС в области машиностроения, методические указания по формированию тарифов на перевозку грузов на железнодорожном транспорте.
- Органом сертификации в прошлом году выдано 38 сертификатов соответствия техническим регламентам Таможенного союза, из них 15 – иностранным заявителям.
- Состоялась защита одной докторской и семи кандидатских диссертаций. Получено два аттестата профессора и два – доцента. Проведено 20 научных конференций. Издано около 1000 научных работ, в том числе девять монографий, 26 учебников и учебных пособий с грифом, 342 научные статьи, получено восемь патентов.
- Всего выполнено научно-исследовательских работ и научно-технических услуг по 780 договорам – по принятым заказчиком объем составил 8,5 млн рублей. Выполнялось 122 зарубежных контракта на сумму около 2 млн долларов.
- Стипендии Президента Республики Беларусь талантливым молодым ученым удостоены доктор технических наук профессор кафедры «Материаловедение и технология материалов» Александр Рогачев и научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы» Евгений Потылкин.

БУДУТ НОВЫЕ АВТОБУСЫ

С воодушевлением восприняли инициативы главы государства и в филиале «Автобусный парк № 3 г. Орша» ОАО «Витебскоблавтотранс». Главный перевозчик в регионе обслуживает четыре междугородных, 27 пригородных, 25 городских маршрутов и имеет участок в Дубровно, где на 14 пригородных маршрутах ежедневно выезжает девять автобусов. Естественно, качество обслуживания людей в пассажирском транспорте сказывается и на их настроении. Ведь садится в новый автобус, как и работать на нем, приятнее, чем постоянно видеть технику, которую давно пора отправить на металлолом.

– Износ наших автобусов уже превысил 70%, – говорит главный инженер автобусного парка № 3 Игорь Дорогонько. – Во многом благодаря программе по развитию Оршанского района принято решение о выделении 4,5 млн рублей, которые будут направлены на обновление подвижного состава. За эти деньги мы планируем приобрести восемь автобусов МАЗ-103 для городских перевозок и 15 автобусов «Неман». Эти машины, рассчитанные на 15–18 мест, более целесообразно задействовать на пригородных маршрутах, где поток пассажиров невелик. Сейчас там в основном используются автобусы МАЗ-241, которые мы получали в 2017-м. В прошлом году не удалось обновить подвижной состав. За счет собственных средств рассчитываем с помощью лизинговой программы взять четыре самосвала – в регионе продолжаются работы по благоустройству. А значит, техника не будет стоять без дела, и мы сможем заработать. Планируем приобрести и автобус с мягкими сиденьями для перевозки туристических групп.

Кроме обновления подвижного состава, в автобусном парке № 3 занимаются улучшением объектов инфраструктуры. В частности, проводится ремонт в пятиэтажном общежитии предприятия, рассчитанном на 253 проживающих. Планируется замена электроплит на новые, выполняются плановые работы по текущему ремонту.

Игорь Дорогонько уверен:

– Если на маршрутах автобусов станет меньше ям и ухабов, то и техника будет меньше ломаться. А сэкономленные средства лучше направить на повышение оплаты труда водителям.

Кстати, кадровый вопрос – один из самых болезненных на предприятии. Опытные водители уходят на пенсию, а молодежь в автопарк идет неохотно. С одной стороны, это не просто ежедневно работать на пассажирском автобусе даже в таком относительно небольшом городке, как Орша. С другой – водителей не устраивает заработная плата в 700–800 рублей. А те, у кого есть проблемы с дисциплиной, для автобусного парка не подходят.

ЛЬГОТЫ

Для выполнения Указа № 506 в Оршанском районе планируется реализовать ряд экономических, финансовых, налоговых, административных и стимулирующих мер. Так, на территории района устанавливается особый режим налогообложения как для новых, так и для действующих субъектов хозяйствования: предприятия будут освобождены от уплаты НДС при ввозе технологического оборудования, снижаются ставки налога при упрощенной системе налогообложения до 1%, уменьшаются отчисления на пенсионное страхование, а отсрочка (рассрочка) по уплате налогов будет происходить без начисления процентов.

Орша – точка роста

Новый год для Оршанского района начался с хороших новостей. Президент Беларуси подписал Указ № 506 о развитии региона, опыт перезагрузки которого должен стать полезным всей стране. Документом утверждена программа на период до 2023 года. Ее главная цель – создание условий для комплексного социально-экономического развития, повышения качества и уровня жизни населения, стимулирования предпринимательства, роста доходов местного бюджета. На территории Оршанского района работает и немало предприятий транспортного комплекса и дорожного хозяйства нашей республики.



При создании или расширении производств предприятия освобождаются от возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производств, а также от компенсационных выплат стоимости удаляемых объектов растительного мира. Для дополнительного раскрепощения деловой инициативы в Оршанском районе произойдет дальнейшее упорядочение проверочной деятельности, а также декриминализация экономических рисков. Так, до 31 декабря 2023 года вводится мораторий на проведение выборочных проверок, а для внеплановых определяется исключительный перечень случаев их проведения.

Кроме того, предусматривается минимизация фактов содержания под стражей обвиняемых и подозреваемых в совершении экономических преступлений в пользу мер пресечения, не связанных с изоляцией от общества. Отдельные положения указа направлены на материальное стимулирование работы кадров путем увязки уровня заработной платы руководителей организаций и госслужащих с результатами выполнения программы развития Оршанского района.

Предусматривается снятие ограничения по коэффициенту соотношения зарплаты руководителя и средней по организации. Наиболее эффективные меры по развитию района будут впоследствии распространены на другие регионы республики и создадут основу комплексного плана мероприятий по их развитию.

ДОРОГИ

В рамках Указа № 506 Совет Министров Республики Беларусь подписал Постановление «О реализации в Оршанском районе Витебской области пилотного проекта по внедрению усовершенствованной системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения». В порядке эксперимента он должен быть реализован в течение текущего года.

Согласно новой системе улиц с усовершенствованным покрытием должно быть не менее 65% (средний уровень в целом по стране – 60,1%), доля освещенных – не менее 90% (81,6%).

– Мы очень надеемся, что реализация Указа Президента № 506 и соответствующего постановления Совета Министров обернется новыми объемами работ для нашего предприятия, которые будут ритмично оплачиваться, – заявил начальник филиала «Оршанское ДРСУ № 181» КУП «Витебскоблдорстрой» Владимир Семенов.

Аналогичного мнения придерживаются руководители и других дорожных предприятий региона.

Дело в том, что и автобусный парк № 3, и Оршанское ДРСУ № 181, и ДЭУ-39, как, впрочем, и все железнодорожные организации района, являются филиалами головных предприятий, которые зарегистрированы в других регионах страны, а значит, большинство налоговых льгот на них не распростра-

няется. Свою выгоду они могут иметь только при наращивании объемов выполняемых работ.

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

Работа в Оршанском районе кипит еще с осени прошлого года. Приведен в порядок поселок Болбасово. Выполняются работы на аэродроме Оршанского авиаремонтного завода. Для его реконструкции с капитальным ремонтом существующей взлетно-посадочной полосы, реконструкцией рулежных дорожек и возведением объектов вспомогательного назначения Банк развития выделит в этом году 43,6 млн долларов кредита. Деньги направят Национальному аэропорту Минск, где курируют эти вопросы.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ

Рядом с аэродромом в Болбасово возводится крупнейший в стране мультимодальный промышленно-логистический комплекс «Бремино-Орша». В конце прошлого года там был построен автомобильный терминал, который сможет пропускать около 90 тыс. машин, или 1,8 млн тонн грузов в год. Также здесь создадут около 100 новых рабочих мест. Первые грузы уже прибывают на склад. В ходе операций таможенного контроля проведены выгрузка и взвешивание грузов, таможенная очистка товаров. В ходе проверочных мероприятий нарушений не выявили, и машины с грузом проследовали в адрес грузополучателей.

Кроме того, компания представила планы развития комплекса и сроки реализации других объектов. В этом году начнется строительство второй очереди МПЛК «Бремино-Орша». В ближайшем будущем – возведение железнодорожного терминала. В перспективе «Бремино-Орша» будет включать еще авиасектор, промышленную зону, офисы, шоурумы и гостиницу. Срок окончания всего проекта намечен на конец декабря 2023 года. Общие затраты на создание комплекса оцениваются примерно в 350 млн рублей.

– Сейчас стоит задача правильно, в короткие сроки и эффективно реализовать программу и сам указ, – подчеркнул во время встречи в Оршанском райисполкоме заместитель министра экономики Республики Беларусь Дмитрий Матусевич. – Для достижения поставленных целей разработан целый комплекс мер по каждой подпрограмме. Он содержит 370 мероприятий, где определены сроки, исполнители, источники финансирования. Есть и целевые индикаторы – те промежуточные точки, которых мы должны достичь по каждому году.

В итоге Орша должна стать отправной точкой, на которую будут равняться 11 городов республики.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»



ТРИ ИЗ ЧЕТЫРЕХ

Начальник дороги Владимир Морозов выступил с докладом «Об основных итогах деятельности Белорусской железной дороги в 2018 году и задачах ее социально-экономического развития на 2019 год».

Выполнены три из четырех ключевых показателей подпрограммы «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса республики на 2016–2020 годы: грузооборот, снижение потребления топлива на тягу поездов, износ основных средств.

Выручка от основной деятельности составила 3,4 млрд руб., что выше уровня предыдущего года на 15,7% (102,8% к плану). Выручка от перевозок – 3,1 млрд руб. (на 16,1% выше уровня 2017 года, 102,8% к плану). Экспорт услуг составил 711,6 млн долл. США (42% выручки). Объем транспортных услуг увеличился на 9,6% и превысил 620 млн долларов.

Достигнуты максимальные с 1992 года значения объемов грузовых перевозок – 157,2 млн тонн (107,4% к уровню 2017-го). Тарифный грузооборот выполнен на уровне 52,6 млрд т-км (108,3% к предыдущему году). Погрузка увеличилась на 2,6% и составила 89,8 млн тонн.

Выручка от пассажирских перевозок достигла 358 млн руб. (111% к 2017 году, 98,9% к плану). Невыполнение плана связано со снижением объемов перевозки пассажиров – 99,1% к 2017-му. Пассажирооборот снизился на 1,3%.

В течение года предпринимались меры по повышению эффективности работы пассажирского комплекса, направленные на сокращение времени в пути следования поездов, развитие электронных продаж, совершенствование тарифной политики. Это позволило избежать значительного спада объемов пассажирских перевозок, а в международном сообщении и новых сегментах (городское и межрегиональное сообщение бизнес-класса) – достигнуть роста.

Для развития пассажирских перевозок в межрегиональном сообщении в ближайшие годы будут приобретены 10 электропоездов серии ЭГМ и 6 дизель-поездов.

Убытки от перевозок пассажиров компенсируются за счет грузовых перевозок, для снижения тарифов на которые Белорусская железная дорога планирует инициировать изменения в нормативно-правовую базу (в первую очередь в части установления нулевой ставки НДС на услуги по перевозке пассажиров в городском и региональном сообщении экономкласса).

Доходы от реализации работ и услуг по иным видам деятельности сложились на уровне 335 млн руб. (102,8% к плану). В общем объеме выручки они составляют около 10%. Следует активнее развивать такие направления деятельности, как услуги терминального хозяйства и транспортно-логистические.

Полученная выручка позволила на 22% увеличить среднемесячную заработную плату, которая по итогам года составила 1112 рублей.

Коллектив магистрали целенаправленно работает над оптимизацией расходов. Улучшены основные показатели эксплуатационной работы, характеризующие эффективность использования подвижного состава.

Это позволило практически полностью компенсировать влияние таких внешних факторов, как изменение курса белорусского рубля, рост цен на материалы и запасные части (в среднем на 12%), топливно-энергетические ресурсы (в частности, дизельное топливо подорожало на 19,1%).

Что касается тарифа на электроэнергию для железнодорожного транспорта,

БЖД: ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ

Итоговое расширенное заседание технико-экономического совета состоялось 1 февраля в Управлении Белорусской железной дороги. Участие в его работе принял министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко. В числе приглашенных – представители аппарата Совета Министров, Палаты представителей Национального собрания, Генеральной прокуратуры, ряда взаимодействующих с белорусской магистралью министерств и ведомств.



Фото: Александр БАЧИЛО

то он на 5,3% выше установленного для промышленных потребителей (до января 2018-го был единым). В части железнодорожных пассажирских перевозок тариф на 18% выше, чем для электрифицированного городского транспорта.

От ценовой политики в вопросах установления тарифов на электроэнергию для железнодорожного транспорта зависит дальнейшее продолжение работ по электрификации Белорусской железной дороги.

В 2018-м магистраль реализовала ряд инвестиционных проектов. Важнейшие из них – первые очереди строительства объектов «Микропроцессорная централизация Гомельского узла», «Развитие железнодорожной станции Сморгонь», «Модернизация средств связи участка Микашевичи – Лунинец», реконструкция здания вокзала Барановичи-Полесские.

Начаты работы по электрификации участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров. Приобретено 689 грузовых вагонов. В общей сложности в основной капитал инвестировано 262 млн руб., в том числе 140 млн руб. заемных средств.

В прошлом году при формировании кредитного портфеля впервые был использован такой инструмент, как эмиссия облигаций для физических лиц. Немногим более чем за месяц выпуск в размере 10 млн долл. США был раскуплен. Это говорит о высоком уровне доверия к Белорусской железной дороге.

БУДУЩЕЕ НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

Приказом № 1Н утверждена финансовая модель развития Белорусской железной дороги на 2019 год.

Для обеспечения эксплуатационных и инвестиционных затрат, достойного уров-

ня заработной платы, осуществления выплат по финансовым обязательствам выручка по основной деятельности должна составить не менее 3,8 млрд руб. (рост на 10,7% к 2018 году). Рост грузооборота необходимо обеспечить на уровне не менее 104,2% к прошлому году, объем пассажирских перевозок – не ниже сложившегося в 2018-м. За счет этого выручка по перевозкам должна возрасти не менее чем на 10,5%.

Расширение номенклатуры и увеличение объемов услуг терминального

хозяйства, осуществления выплат по финансовым обязательствам выручка по основной деятельности должна составить не менее 3,8 млрд руб. (рост на 10,7% к 2018 году). Рост грузооборота необходимо обеспечить на уровне не менее 104,2% к прошлому году, объем пассажирских перевозок – не ниже сложившегося в 2018-м. За счет этого выручка по перевозкам должна возрасти не менее чем на 10,5%.

Расширение номенклатуры и увеличение объемов услуг терминального хозяйства, транспортно-логистических услуг, ремонт подвижного состава, машин и оборудования обеспечат выручку от иных видов деятельности на уровне не менее 112,5% к 2018 году. Расходы по перевозкам на 2019-й запланированы в объеме 2,8 млрд руб. (119,6% к 2018-му). Планируется, что возрастет доля затратного капитального ремонта тягового подвижного состава, а также увеличится стоимость ремонта грузовых вагонов в связи с необходимостью замены дорогостоящих запасных частей и восполнения дефицита колесных пар.

Сегодня по магистрали курсируют 87 пассажирских локомотивов, 197 составов моторвагонного подвижного состава, 1235 пассажирских вагонов. Ежедневно принимают и отправляют пассажиров 365 станций и 588 остановочных пунктов. В среднем каждые сутки 808 поездов всех формирований перевозят около 220 тысяч пассажиров.

Планами развития грузового бизнес-блока предусмотрено выстраивание ка-

чественной системы прогноза потребности в железнодорожных перевозках и их перспективного планирования в целях рационального управления погрузочными ресурсами.

Ставится также задача предложения клиентам комплексных логистических решений, проведения сбалансированной тарифной политики, эффективного использования подвижного состава за счет сокращения оборота грузового вагона, повышения производительности вагона и локомотива.

Продолжится развитие сегмента контейнерных перевозок, в первую очередь через предоставление комплексных сервисных услуг по организации перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай, реализуемых через государственное предприятие «Белинтертранс» и акционерное общество «ОТЛК ЕРА».

интермодальных перевозок. Усилия также будут сконцентрированы на обновлении подвижного состава путем приобретения нового и улучшения потребительских качеств имеющегося за счет модернизации, на развитии скоростного межрегионального сообщения бизнес-класса между Минском и областными центрами, создании условий для лиц с ограниченными возможностями, расширении географии маршрутов.

Еще одна ответственная задача в организации пассажирских перевозок – качественное транспортное обслуживание в период проведения в Беларуси II Европейских игр.

Приоритетным направлением деятельности магистрали Владимир Морозов назвал применение современных цифровых решений. В 2018 году железные дороги Беларуси и России отказались от перевозочных документов на бумажных носителях и перевели практически все грузовые перевозки в двустороннем сообщении на цифровые технологии. Транзитные перевозки по маршруту Калининград – Литва – Беларусь – Россия и в обратном направлении осуществляются по электронным накладным СМГС.

Развивается АС «Электронная перевозка» для электронного взаимодействия с грузовладельцами. С 8 января 2019 года партнерам БЖД стало доступно мобильное приложение, позволяющее оформлять и сопровождать грузоперевозки с использованием юридически значимых электронных документов. Причем теперь технологические операции в системе можно выполнять с мобильного устройства в любой точке мира, где есть доступ к интернету.

В части пассажирских перевозок в первом полугодии 2019-го планируется завершить внедрение электронных проездных документов для поездов региональных линий экономкласса. Комплекс включает продажу электронных билетов на поезда всех категорий, курсирующих по белорусской железной дороге, через интернет и терминалы самообслуживания нового поколения, систему контроля проезда в поездах, компьютерно-кассовую и аналитическую системы.

Современные цифровые технологии будут внедряться и во внутренние бизнес-процессы магистрали для обеспечения эффективной эксплуатации инфраструктуры и подвижного состава, сокращения непроизводительных расходов при безусловном обеспечении безопасности движения.

На текущий год запланированы инвестиции в объеме 643 млн руб., из них 226 млн будут направлены на строитель-

ство, 350 млн – на обновление подвижного состава. Будут приобретены более 2000 грузовых вагонов, три дизель-поезда, 30 пассажирских вагонов.

Продолжится электрификация участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров, а также реализация таких крупных инфраструктурных объектов, как микропроцессорная централизация Гомельского и Калинковичского узлов, модернизация устройств электрической централизации и автоблокировки на участке Жлобин – Калинковичи – Словечно. В первом квартале планируется завершить работы по строительству и оснащению здания Центра управления перевозками.

На Минском отделении дороги будут реализованы следующие инвестиционные проекты: завершающий этап реконструкции котельной локомотивного депо Минск; развитие станции Сморгонь; реконструкция пассажирских устройств станции Помыслище; модернизация и капитальный ремонт колесно-роликового цеха в Оршанском вагонном депо.

По Барановичскому отделению запланированы реконструкция веерного депо для организации капитального ремонта электровозов серии БКГ в локомотивном депо Барановичи, реконструкция путевого развития станции Брузги, диспетчерская централизация «Неман» участка Барановичи – Лида – Мосты.

На Брестском отделении предусмотрены устройство контейнерной площадки в перевалочном парке станции Брест-Северный, модернизация станции Высоко-Литовск, диспетчерская централизация «Неман» Брестского узла.

В планах по Гомельскому отделению – реконструкция железнодорожного моста через Березину (участок Жлобин – Калинковичи), модернизация сетей электропитания и освещения на участке Жлобин – Гомель.

На Могилевском отделении ожидается реконструкция склада топлива локомотивного депо Могилев и строительство цеха сухих кормов на базе дочернего сельхозпредприятия «Авангард».

На Витебском отделении будут реализованы проекты каблирования воздушной линии связи на участке Крулевщина – Воропаево, ограждения территории и оборудования системой видеонаблюдения станции Витьба.

Кратко руководитель железнодорожной отрасли остановился на работе хозяйственных обществ, акции которых переданы в Управление Белорусской железной дороги. Все восемь обществ в прошлом году сработали стабильно.

Обеспечено перечисление в республиканский бюджет 2,8 млн рублей.

Отдельный раздел доклада был посвящен обеспечению безопасности движения и охраны труда. Улучшению состояния дел способствовали мероприятия по развитию и обеспечению надежности работы технических средств.

Сохраняется тенденция к снижению общего числа несчастных случаев на производстве. Организационно-технические мероприятия, направленные на улучшение условий и охраны труда, позволили улучшить условия труда 320 работников, вывести из вредных или опасных условий труда 537 рабочих мест.

С целью минимизации случаев непроизводственного травматизма на ряде станций и остановочных пунктов намечены работы по строительству ограждений, установке устройств световой и звуковой сигнализации, строительству и ремонту пешеходных переходов. Примеры успешного взаимодействия с местными органами власти – строительство в прошлом году пешеходных переходов на остановочных пунктах Тракторный и Колодищи Минского отделения дороги.

Позитивные результаты в деятельности магистрали были достигнуты прежде всего благодаря слаженной работе многотысячного коллектива. Труд 1666 работников отмечен в 2018 году государственными и отраслевыми наградами.

– Инвестиции в человеческий капитал крайне важны, – резюмировал в завершение отчета Владимир Морозов. – Только сплоченный и мотивированный коллектив способен успешно решать текущие и перспективные задачи.

Доля Белорусской железной дороги в валовом внутреннем продукте страны составляет почти 3%, в экспорте услуг – более 9%, в том числе в экспорте транспортных услуг – свыше 25%. Железнодорожники обеспечивают почти 40% грузооборота страны и четвертую часть пассажирооборота.

ВАЖНЫЙ ВКЛАД

Подводя итоги ТЭС, министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко акцентировал внимание на важном вкладе Белорусской железной дороги в социально-экономическое развитие страны. Это обуславливает повышенные требования к государственному объединению.

Задача номер один для коллектива магистрали – безусловное выполнение показателей социально-экономического

развития. Несмотря на положительную динамику, достигнутую в 2018 году, не обеспечено выполнение ряда доведенных министерством показателей прогноза.

Меры по выполнению показателей должны быть системными и работать на опережение ситуации.

Второй отмеченный министром момент – дефицит подвижного состава инвентарного парка дороги. Нарекания грузоотправителей поступали в адрес БЖД, Минтранса и правительства. В текущем году необходимо полно и своевременно обеспечить потребности всех секторов экономики в перевозках, а также в обновлении подвижного состава. При невыполнении отечественными вагоностроительными предприятиями взятых обязательств по производству вагонов применять оперативные меры реагирования.

Третье направление – электрификация. В преддверии ввода Белорусской АЭС задача является стратегически важной не только для БЖД, но и для республики в целом. Необходима детальная проработка проекта электрификации на следующую пятилетку. Речь идет об участках Барановичи – Лунинец – Ситница и Ситница – Калинковичи. Белорусской железной дороге надо выработать четкие позиции по вопросам финансирования этих проектов, обеспечив конструктивное взаимодействие с международными финансовыми институтами – Всемирным банком, ЕБРР, IFC.

Четвертое – восстановление объема пассажирооборота. Железнодорожникам необходимо определить направления дальнейшего движения.

Пятое – цифровая трансформация на железнодорожном транспорте, достижение лидерских позиций в организации «электронных» перевозок, информационное взаимодействие с администрациями сопредельных железных дорог и белорусскими органами госуправления, осуществляющими контроль на границе.

Шестое – подготовка объектов инфраструктуры и организация бесперебойной работы транспорта в период проведения II Европейских игр.

Последнее, на чем заострил внимание министр, – антикоррупционная работа. Руководителям организаций и служб БЖД рекомендовано активизировать работу по предупреждению коррупционных проявлений в объединении.

– Основной ресурс устойчивого функционирования Белорусской железной дороги – ее специалисты, которые способны предложить и реализовать эффективные решения, – подчеркнул Алексей Авраменко. Он поблагодарил коллектив государственного объединения за эффективную работу в 2018 году и призвал сконцентрировать усилия на выполнении задач по развитию железнодорожного транспорта, определенных в программных документах.

В свою очередь начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов отметил, что магистраль понимает возложенную на нее ответственность. Несмотря на достигнутые результаты, почивания на лаврах нет. Поставленные задачи понятны. От имени коллектива руководитель БЖД заверил, что будут приняты все меры для их реализации.



Новые высоты «крылатой» отрасли



Фото: Алексей ИСАЧЕНКО

Итоги работы гражданской авиации Беларуси за 2018 год и выполнение показателей прогноза социально-экономического развития отрасли обсуждались на итоговой коллегии Департамента по авиации, состоявшейся 1 февраля. Глава авиационной администрации Артем СИКОРСКИЙ также обозначил задачи, стоящие перед авиаторами на ближайшую перспективу.

Итоги, с которыми завершила работу в 2018 году белорусская гражданская авиация, свидетельствуют о положительных тенденциях ее социально-экономического развития, отметил в своем выступлении перед участниками коллегии директор Департамента по авиации Артем Сикорский. Были обеспечены ключевые показатели эффективности работы: экспорт услуг составил почти 436 млн долларов, экспорт товаров – около 27 млн долларов, чистая прибыль – 167 млн рублей. Не выполнены целевой показатель по грузообороту воздушного транспорта и показатель по экспорту услуг в КНР.

– *Поставленная правительством на прошлый год задача по росту валовой добавленной стоимости по транспортной деятельности авиационных организаций на 103,8% в текущих ценах была перевыполнена и оценивается на уровне 109%, главным образом за счет роста пассажирооборота*, – отметил руководитель отрасли.

РЕЗУЛЬТАТЫ – ДОСТОЙНЫЕ

Темпы развития гражданской авиации в Беларуси в настоящее время в два раза превышают международные показатели. Во многом этому способствовала целенаправленная работа в рамках подпрограммы «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь на 2016–2020 годы». По итогам 2018-го выполнены четыре из шести ее целевых показателей.

В отрасли реализованы такие крупные инвестиционные проекты, как обновление парка воздушных судов национального авиаперевозчика ОАО «Авиакомпания «Белавиа», строительство второй ВПП, нового авиаремонтного завода и центра управления полетами. Кроме того, в настоящее время реализуется инвестиционный проект по созданию центра бизнес-авиации, а на рынок авиаперевозок уже вышел первый белорусский оператор.

Важно отметить, что в 2018-м были улучшены финансовые показатели работы авиационных организаций. Полученная ими чистая прибыль на 28,2% пре-

высила показатель предыдущего года. Также на предприятиях был обеспечен рост социальной стабильности работников. Так, по итогам работы за декабрь среднемесячная заработная плата составила 2381 рубль, за 12 месяцев – 1735 рублей.

В прошлом году белорусскими авиакомпаниями перевезено 3,4 млн пассажиров. Общий налет воздушных судов коммерческой авиации составил 91 287 часов и вырос к 2017-му на 31,3%. Обеспечено выполнение ключевого показателя транспортной работы по пассажирообороту.

Обновление и увеличение парка пассажирских воздушных судов позволило освоить новые рынки международных перевозок, значительно увеличить частоту выполнения полетов в Европу и страны СНГ, расширить чартерные программы, а также дало ощутимые результаты по снижению эксплуатационных затрат на авиаперевозки и значительной экономии топлива.

В настоящее время сформирована разветвленная сеть международных маршрутов, которая позволяет обеспечивать выполнение регулярных рейсов из Минска и областных городов в 52 аэропорта, расположенных в 27 странах мира. Развитие географии полетов ведется по экономически обоснованным направлениям. На протяжении последних пяти лет национальный перевозчик демонстрирует уверенный тренд на снижение стоимости билетов, что достигается за счет реализации комплекса мер по снижению издержек и экономии на масштабе.

ДРАЙВЕРЫ РОСТА

Главой государства поставлена новая стратегическая для отрасли цель по обеспечению ежегодного 15%-ного роста пассажиропотока, а также реализации в полной мере транзитного потенциала страны. Для безусловного выполнения поручений Президента выработаны системные подходы и многовекторность сфер развития отечественной гражданской авиации, которые одобрены на заседании Совета Министров.

– *Рост ВВП и реальных доходов населения является основным фактором, положительно сказывающимся на динамике авиаперевозок, и способствует увеличению спроса на авиаперелеты со стороны граждан*, – считает глава Департамента по авиации.

В то же время, по его словам, отрицательное влияние на авиаперевозчиков оказывает «топливный фактор». Не вполне удачным 2018-й оказался для грузовых воздушных перевозок. Выполнение ключевого показателя по грузообороту составило 74,6 млн т-км (или 90,2% при доведенном задании 106%). Темп роста объема перевозок грузов по сравнению с предыдущим годом уменьшился почти на 15%.

– *Вместе с тем считаю, что в настоящее время недооценивается важность сферы грузовых авиаперевозок*, – отметил руководитель авиационной отрасли.

Он убежден: развитие грузовых авиаперевозчиков способствует увеличению транзита грузов и созданию зон свободной торговли, в то время как без всего этого невозможно войти в лидеры по развитию транзитной и логистической привлекательности. Нарастание объемов перевозки грузов (особенно таких, как фармацевтика, животные и др.) воздушным транспортом одновременно стимулирует развитие инфраструктуры грузовых терминалов.

Основными драйверами роста рынка авиаперевозок грузов являются потребительские расходы населения и деловая активность предприятий и компаний. В частности, речь идет о развивающейся электронной коммерции и экспресс-доставке товаров.

СОХРАНИТЬ, ЧТО ИМЕЕМ

Прошлый год ознаменовался также тем, что впервые в истории страны белорусский экипаж на легком одномоторном воздушном судне Cessna 182 осуществил кругосветный полет по северному кольцу через Аляску и Атлантику. И это подтверждает не только зрелость нашей авиации общего назначения, но и готовность республики к участию в авиаци-

онной жизни мирового сообщества на равных.

Кроме того, помощь в тушении пожаров в Латвии и Турции оказывала авиация МЧС Беларуси, а вертолет авиакомпании ООО «МБ Аэро» нес дежурство в Греции.

– *Полагаем, что в этом году нам совместно со всеми заинтересованными сторонами необходимо выйти на конкретные проекты поддержки и развития малой авиации*, – обратил внимание коллег глава Департамента по авиации. – *Если в ближайшее время не займемся этой темой, потеряем «химиков» и вертолетную авиацию. Интенсивное развитие сельского хозяйства также говорит о необходимости сохранения ее в стране.*

В 2018 году была принята разработанная Департаментом по авиации концепция развития беспилотников, а нормы документа реализованы в авиационных правилах организации и выполнения полетов беспилотных летательных аппаратов.

Ситуация сближения беспилотника с пассажирским Boeing-737 показала необходимость усиления контроля в этой сфере. И сейчас главная задача – безопасная интеграция беспилотных летательных аппаратов в открытое для всех воздушное пространство, считает глава авиационной отрасли. К слову, этот вопрос является новым приоритетом, включенным в Глобальный план безопасности полетов ИКАО.

ВОЗДУШНЫЙ ПОРТ КАК ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ

Всего за прошлый год в аэропортах республики было обслужено 4,7 млн пассажиров, что на 11,4% выше уровня 2017-го, обработано 20,6 тыс. тонн груза.

Как полагают в Департаменте по авиации, особое внимание необходимо уделить обеспечению готовности Национального аэропорта Минск к приему спортсменов и гостей II Европейских игр, продемонстрировав высокий уровень технологий обслуживания пассажиров, комфорт и безопасность. В деле повышения транзитной привлекательности Респуб-

ки Беларусь перспективным направлением должно стать расширение географии полетов, в том числе путем организации трансконтинентальных перелетов через главную воздушную гавань.

– Вопросы наземного обслуживания сегодня во всем мире находятся в желтых и красных сегментах риска. Подготовлены авиационные правила по наземному обслуживанию. И их необходимо внедрить в практику работы, – отметил Артем Сикорский.

В настоящее время в Беларуси – семь международных аэродромов, 11 – сертифицированных.

– Часто приходится слышать, что разветвленная сеть аэродромов не нужна республике. Мы считаем такое мнение ошибочным. Аэропорт имеет большое значение для региональной доступности, экономического роста регионов и общих условий для развития бизнеса и промышленности, – сказал он.

Объем финансовых средств, направленных на обновление инфраструктуры областных аэропортов для поддержания соответствия стандартам безопасности, в 2000–2018 годах составил около 100 млн долларов.

Значительное увеличение пассажиропотока в прошлом году отмечалось в аэропортах Могилева (в 3,2 раза), Гродно (+73,4%), Бреста (+72,5%) и Гомеля (+48,7%).

Минтрансом совместно с облисполкомами и причастными разработана и утверждена Концепция развития областных аэропортов, предусматривающая увеличение регулярных и чартерных рейсов отечественными и иностранными перевозчиками, развитие приаэродромных территорий и инфраструктуры (в частности, строительство парковок, отелей, объектов сервиса), а также создание программ въездного туризма с узловыми точками в ближайших аэропортах. Должны внедряться технологии обслуживания пассажиров, апробированные в Национальном аэропорту. Кроме того, во всех аэропортах республики должна идти постоянная работа по созданию и развитию доступной среды для инвалидов и людей с ограниченными возможностями.

К слову, в 2018 году была завершена реконструкция аэродромных покрытий ВПП аэропорта Брест, что позволило принимать новые типы самолетов: В-767-300, Ил-62, В-737-800. Выполнен капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы на аэродроме «Орша». ВПП длиной 3000 метров и шириной 60 метров позволит использовать аэродром в качестве запасного для грузовых авиaperевозок. В аэропорту Витебск заканчиваются работы по строительству двух модулей для обслуживания пассажиров и гостевой автостоянки.

К НАВИГАЦИИ БУДУЩЕГО!

За 2018 год в воздушном пространстве Республики Беларусь было предоставлено аэронавигационное обслуживание 320 тысячам воздушных судов из 102 стран. Темп роста аэронавигационных услуг на маршруте составил 109,5%, объем транзитных полетов увеличился на 10,2%. Выдано 26 тысяч разрешений на выполнение полетов в воздушном пространстве республики, из них почти 3 тысячи разрешений – с посадкой на гражданские аэродромы.

В 2019 году планируется ввести в строй новый центр управления воздушным движением. Перспективной целью гражданской авиации, в том числе для реализации систем «умной навигации», является оборудование всех воздушных судов средствами опознавания. Департамент по авиации предлагает уже сейчас предусмотреть меры, чтобы в новом

центре обеспечить возможность наблюдать движение беспилотников, частной авиации и вертолетов.

– Это не просто задача, включенная еще в один приоритет ИКАО. Это важнейшая необходимость. Почему? При любом авиационном происшествии наивысший приоритет – спасение оставшихся в живых, – отметил в своем выступлении глава авиационной отрасли.

ИКАО приняла положения, касающиеся наблюдения за самолетами в штатном режиме: каждые 15 минут в районах, где службы воздушного движения такое обслуживание не предоставляют. Это только рекомендация, но она становится требованием для полетов над океаном. Повышению безопасности будет способствовать также реализуемый проект по обеспечению устойчивой радиосвязи на высоте от 100 метров.

КАДРЫ – ГЛАВНАЯ ЦЕННОСТЬ

Высококвалифицированный персонал считается одной из фундаментальных ценностей гражданской авиации. Поэтому, уверены в Департаменте по авиации, совершенствование подготовки авиационных специалистов должно осуществляться за счет единого центра теоретической подготовки на базе Белорусской государственной академии авиации (БГАА).

– В 2019 году мы должны подойти к рассмотрению вопросов строительства тренажерного центра на базе академии для подготовки летного и кабинного, инженерно-технического и диспетчерского составов, а также усиления эксплуатационной направленности и качества обучения выпускников, – отметил Артем Сикорский.

Приоритетной задачей является создание на базе БГАА международных

В 2018 году белорусскими авиакомпаниями перевезено 3,4 млн пассажиров. Общий налет воздушных судов коммерческой авиации составил 91 287 часов и вырос к прошлому году на 31,3%.

В настоящее время в Беларуси 7 международных аэродромов и 11 – сертифицированных. За прошлый год в воздушных гаванях республики было обслужено 4,7 млн пассажиров, что на 11,4% выше уровня 2017 года, обработано 20,6 тыс. тонн груза.

центров подготовки авиационного персонала гражданской авиации. Например, EASA Training Centre, проведение курсов ICAO, EASA, IATA, МАК и других.

Нынешний год должен стать для отрасли годом развития компетенций персонала. В связи с этим крайне необходимой видится разработка системы тестирования уровня знаний, учебных программ подготовки и стажировки инспекторского состава по различным направлениям, в том числе по английскому языку.

Назрели объективные причины разработки системы дистанционного обучения и онлайн-сдачи экзаменов для продления свидетельств в первую очередь пилотов-любителей или в организациях, где нет МКК, с последующим подтверждением знаний на ВКК.

БЕЗОПАСНОСТЬ – В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

В 2018 году авиационная безопасность на объектах гражданской авиации была обеспечена в полном объеме.

В то же время в коммерческой гражданской авиации произошло 17 авиационных событий, из которых 13 авиационных инцидентов, три серьезных авиационных

инцидента и одно авиационное происшествие. В авиации общего назначения – одно авиационное происшествие без человеческих жертв по вине пилота и один авиационный инцидент по причине неблагоприятных погодных условий.

– Вместе с тем в вопросах безопасности полетов необходимо навсегда исключить самоуспокоенность. Не следует допускать, чтобы под влиянием продолжительного отсутствия катастроф или серьезных инцидентов развивалось чувство успокоенности или ложной безопасности, – обратился к участникам коллегии глава авиационной администрации.

Следует серьезно заниматься проактивными методами предотвращения авиационных происшествий, что является одним из требований ИКАО, считает Артем Сикорский:

– Должна быть создана система ежедневного мониторинга всех авиационных событий в мире. Необходим постоянный анализ факторов опасности, правильно созданная, независимая от надзорных органов структура добровольных, конфиденциальных сообщений и защита авиаторов, информирующих о проблемах. Это «кладезь информации», ибо никто лучше эксплуатационного персонала не знает, как на самом деле функционирует система.

В прошлом году имели место два акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, связанных с деятельностью ОАО «Авиакомпания «Белавиа», которые классифицируются в соответствии с определением ИКАО как сообщение ложной информации.

В рамках контроля качества мероприятий в области авиационной безопасности регулярно проходили инспекционные проверки, тактико-специальные учения, сертификация работников, осуществляю-

щих деятельность в области авиационной безопасности. Во всех аэропортах проведен аудит авиационной безопасности с участием представителей правоохранительных органов, по результатам которого всем воздушным гаваням Беларуси присвоен второй уровень обеспечения авиационной безопасности.

В Департаменте по авиации намерены также продолжить работу по обеспечению безопасности объектов гражданской авиации от беспилотных летательных аппаратов.

– Как вы знаете, беспилотники, обьившиеся в районе лондонского аэропорта Гатвик, второго в стране по интенсивности полетов, вызвали настоящий хаос. Были отменены сотни рейсов, пострадало более 140 тысяч пассажиров, – напомнил Артем Сикорский.

СТАНДАРТЫ ИКАО И «ДОРОЖНАЯ КАРТА» ЕАЭС

В прошлом году было принято решение о создании Авиационной инспекции, главной задачей которой является оказание помощи Департаменту по авиации в вопросах сертификации в части инспекционных проверок.

– Наша цель – 95% соответствия требованиям Международной организации гражданской авиации в вопросах безопасности полетов и авиационной безопасности, что отвечает уровню наиболее развитых стран мира, – сообщил руководитель «крылатой» отрасли.

Прежде всего, по его мнению, необходимо обратить внимание на безусловное и своевременное внедрение стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации. Именно такую задачу поставил перед государствами стратегический план ИКАО «Путеводная нить гражданской авиации в XXI век».

Задачей номер один является также искоренение рисков возникновения коррупционных проявлений в Департаменте по авиации и, что более важно, в последующей работе Авиационной инспекции. Для этого планируется активизировать работу антикоррупционной комиссии с включением в ее состав представителей прокуратуры. Задача комиссии – разработать четкую карту коррупционных рисков в вопросах деятельности департамента и инспекции. Особенно таких, как регистрация воздушного судна, выдача свидетельств авиационного персонала.

В 2019 году особое внимание авиационная администрация намерена уделить внедрению современных цифровых технологий в свою работу и работу Авиационной инспекции. В ближайших планах – приступить к созданию автоматизированной системы электронных контрольных карт инспекционных проверок, а также электронной системы осуществления административных процедур для физических и юридических лиц.

В рамках выполнения функций, возложенных на Департамент по авиации, в 2018 году велась работа по совершенствованию законодательства: разработано 15 правовых актов, из них десять на сегодняшний день приняты. Разрабатывались правила и процедуры внедрения поправок ИКАО в действующие авиационные правила и первичное авиационное законодательство.

В прошлом году был подготовлен и направлен на согласование со всеми заинтересованными проект Соглашения о воздушном сообщении между Правительством Республики Беларусь и Правительством Султаната Оман. Подписан меморандум в области воздушного транспорта с Эстонией и Бельгией. На сегодняшний день с 47 странами заключены межправительственные соглашения о воздушном сообщении.

В международной деятельности приоритетным направлением Департамента по авиации является интеграционная составляющая. В рамках практического исполнения Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года авиаторам необходимо реализовывать мероприятия «дорожной карты» в части воздушного транспорта на 2018–2020 годы, а также План мероприятий по устранению барьеров (проблемных вопросов) в сфере транспорта, препятствующих перевозкам государств – членов ЕАЭС.

Среди других важных задач, стоящих перед белорусской авиационной администрацией на 2019 год, – проработка вопросов по заключению международных договоров о воздушном сообщении с Северной Америкой, а также активизация работы по формированию позиции нашей страны в рамках сотрудничества с Международной организацией гражданской авиации.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

– Сергей Юрьевич, результаты прошлого года не могут не радовать. Свои позиции на рынке пассажирских перевозок филиал сохранил и приумножил.

– Действительно. Нами выполнены все основные прогнозные показатели: по пассажирообороту, грузообороту, экспорту услуг, рентабельности продаж, снижению уровня затрат на производство, энергосбережению, обеспечен опережающий темп роста производительности труда. Доходы от всех видов деятельности за год составили более 31 млн рублей (111,2% к уровню 2017-го).

Коллектив работал над повышением культуры обслуживания пассажиров, снижал затраты на перевозки, совершенствовал маршрутную сеть. Кроме городских пассажирских, автобусный парк осуществлял грузовые и заказные перевозки. Если раньше автобусы сдавали в аренду, то теперь стали на этом зарабатывать. Прошлым летом три месяца формировали туры и возили гомельчан на отдых в украинскую Затоку.

В этом году перед филиалом стоят новые задачи по наращиванию экспорта, сокращению расходов на перевозки и увеличению доходов. Планируем своими силами провести реконструкцию собственного сервисного центра, где будут дополнительно оборудованы новые смотровые ямы для ТО-1 и ТО-2, а также комната отдыха для водителей.

Я уверен: наши успехи стали возможны благодаря добросовестной и высокопрофессиональной работе всего коллектива: водителей, ремонтных рабочих, кондукторов, ИТР, которые старались оперативно

Успех и в людях, и в делах

Самое молодое транспортное предприятие Гомельщины – филиал «Автобусный парк № 6» ОАО «Гомельоблавтотранс» с 2017 года возглавляет Сергей ЯНКОВИЧ. Нельзя не признать, что под его началом коллектив крепко стоит на ногах, работает стабильно, набирая производственные обороты и продолжая социальное развитие. Корреспондент «ТВ» Людмила КОПАТЬ встретилась с руководителем филиала и задала ему несколько вопросов.

и качественно решать производственные вопросы.

– В последние годы автобусный парк № 6 «тащит» на своих плечах в прошлом убыточные филиалы. В присоединенных производственных базах и их автостанциях силами вашего коллектива проведена серьезная модернизация, и жители районов получили в пользование новые современные социальные объекты...

Комарине, Хойниках и Брагине стали более функциональными, приобрели современный дизайн, привлекательный для пассажиров. В прошлом году мы полностью изменили здание Брагинской автостанции, открыли там кафе быстрого питания, оборудовали новый туалет. На реконструкцию затратили порядка 200 тысяч рублей собственных средств.

присутствием автобусного парка № 6 в ряде районов области их транспортная инфраструктура улучшилась.

– Наряду с производственными успехами ваш автобусный парк отличают высокоразвитая социальная сфера, прекрасные условия, созданные для труда и отдыха работников, идеальная чистота его территории.

– Да, наведению порядка на земле, культуре производства, созданию здоровых условий труда для работников мы уделяем самое пристальное внимание. В прошлом году продолжили благоустраивать территорию предприятия.

Определенную часть в выручке занимают торговля и общественное питание.

Недавно мы проверили масштабную модернизацию своей столовой и сумели сделать это всего за один месяц. И теперь ежедневно здесь вкусно и недорого питается более 350 человек.

В парке сформирован и действует хороший социальный пакет, все делается для того, чтобы каждый работник чувствовал внимание и заботу коллектива и соответственно отдавал предприятию все свои знания, опыт и профессионализм.

Филиал «Автобусный парк № 6 г. Гомеля» ежегодно перевозит более 70 млн пассажиров, что составляет 42,3% всех внутригородских перевозок.

Общая протяженность маршрутной сети – 4804 км. Ежедневно в Гомеле на 59 городских маршрутах работают 152 автобуса, еще 35 – на 62 маршрутах в Ветковском, Хойникском и Брагинском районах.

– Не зря в народе говорят: не хлебом единым жив человек. Мы действительно проявили заботу о жителях пострадавших от чернобыльской катастрофы районов. После реконструкции важные и нужные людям автостанции в Ветке,

Микроавтобус «Форд-Транзит» на 17 мест, который приобрел автопарк в прошлом году, теперь успешно работает на маршруте Хойники – Гомель и составляет реальную конкуренцию частнику. И я могу с уверенностью сказать: с

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Республиканское унитарное эксплуатационно-строительное предприятие «Днепро-Бугский водный путь» уже давно не ограничивается обслуживанием одноименного канала, для чего и было создано в 1946 году. Сегодня оно стремительно повышает свой технический потенциал и активно развивает туризм. Уже много лет подряд предприятие лидирует в стране по строительству гидротехнических сооружений. Успешно для него сложился и прошедший год.

В 2018 году коллектив производил работы на восьми объектах в четырех областях республики. Среди самых значимых – мост через реку Припять в Житковичском районе, Петриковский горно-обогатительный комбинат, набережная в Бресте, а также гидроузел «Рагодоц» в Ивановском районе.

Основные технические мощности предприятия в ушедшем году были сконцентрированы на участии в реализации проекта по замене аварийного моста в Житковичском районе. В кратчайшие сроки РУЭС «Днепробугводпуть» изменило русло Припяти, что позволило возвести земляную перемычку, куда и было обрушено старое сооружение. После монтажа новой конструкции автомобильного моста русло восстановили, судоходство возобновили.

Параллельно с этим компания вела работы по реконструкции гидротехнических сооружений Днепро-Бугского

Будет мост через Пину!



канала, включенной в Государственную инвестиционную программу. Пинские водники достойно выполнили запланированные на 2018 год этапы строительства и даже освоили дополнительные объемы финансирования, что позволило завершить конструктив судоходного шлюза № 3 в деревне Рагодоц.

– Сейчас работаем над тем, чтобы пропуск судов в навигацию 2019 года осуществлять уже по створу нового шлюза, – рассказал генеральный директор Николай Котецкий.

Прораб объекта Анатолий Колесников с гордостью отметил, что за прошлый год на объекте реконструкции гидроузла № 3 «Рагодоц» было уложено 1500 кубических метров бетона, смонтировано

76 тонн арматуры, 270 тонн железобетонных панелей, четыре металлических створки ворот судоходного шлюза весом по 14 тонн. С нулевой отметки построено административно-бытовое здание.

Вместе с тем в конце ушедшего года «Днепро-Бугский водный путь» заключил договор на строительство объектов в Национальном парке «Припятский» в Гомельской области, где обустроит причальное сооружение, расширит акваторию для самоходных судов и углубит судоходный канал. Успешно продолжается эксплуатация круизного теплохода «Белая Русь».

Среди основных пунктов производственного плана предприятия на текущий год – участие в реконструкции моста через реку

Пину в Пинске. Сегодня этот объект – на стадии разработки проектных решений, но уже в ближайшее время РУЭС «Днепробугский водный путь» начнет выполнять профильные работы.

– Мост очень важен для региона, поэтому предстоит организовать альтернативный вариант проезда через реку в кратчайшие сроки, обеспечив для мостостроителей фронт работ. Параллельно проектная группа нашего предприятия и ОАО «Белсудопроект» интенсивно трудятся над разработкой наплавного моста и береговых подходов к нему, – рассказывает генеральный директор РУЭС «Днепробугводпуть».

Еще одним из приоритетных направлений работы и важным элементом навигации 2019 года станут грузоперевозки водным транспортом в направлении Украины.

Также важным руководством компании считает продолжение работ на объекте Петриковского горно-обогатительного комбината для ОАО «Беларуськалий» и участие в подготовке Бреста к тысячелетнему юбилею. В настоящее время коллектив трудится на возведении причала для швартовки судов на набережной реки Мухавец в областном центре.

Прошедший год для предприятия был достаточно успешным – удалось сохранить высокий уровень показателей 2017-го.

– Выполнение поставленных правительством задач, потенциал, финансовые возможности, которыми мы обладаем, показатели – все это достигается усердной работой и профессионализмом каждого члена нашей команды, – отметил Николай Котецкий, говоря о работе своего коллектива.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

Конкурс: определим участников

С 1 февраля вступило в силу утвержденное Советом Министров Положение о порядке подготовки и проведения предварительного отбора участников конкурса по проекту реконструкции и технического обслуживания объекта «Автомобильная дорога М10 Граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, км 109,9 – км 195,15» на принципах государственно-частного партнерства.

Согласно положению Министерства транспорта и коммуникаций выступает в качестве государственного партнера и организует конкурс. Среди его полномочий – организация предварительного отбора участников конкурса, создание комиссии по его проведению и утверждение регламента ее работы. Он также определяет сроки предварительного отбора, разрабатывает проект комплекта документов для его проведения, согласовывает предварительную конкурсную документацию с Минэкономики, Минфином, Госкомиму-

ществом и Гомельским облисполкомом и ее утверждение, объявляет конкурс.

В качестве уполномоченного представителя государственного партнера выступает государственное учреждение «Белавтострада».

Документом также определены полномочия комиссии по проведению конкурса, уточнены вопросы разработки, содержания, рассмотрения и утверждения предварительной конкурсной документации, а также требования, предъявляемые к участникам, и процедура предварительного отбора.

Напомним: проект предусматривает реконструкцию участков автотрассы М10 протяженностью 85,25 км с расширением существующей дороги и строительством объезда Калинковичей. Срок реализации – 20 лет: два года реконструкции и 18 лет технического обслуживания. Ориентировочный объем капитальных затрат составляет 185,8 млн евро. Планируется, что дорожные работы на объекте начнутся в следующем году.

Алексей ПЕКУН

Металл как основа

Продолжается круглосуточная работа по установке опор будущего автомобильного моста через реку Сож. Сдача объекта запланирована на 2021 год.

По аварийным причинам мост через Сож на объездной дороге возле деревни Бобовичи, что недалеко от Гомеля, закрыли в августе прошлого года. И вот уже шесть месяцев все автомобили, в том числе большегрузные, идут в объезд через областной центр.

По информации заказчика строительного объекта РУП «Гомельавтотор», в настоящее время идет второй этап реконструкции. Новый мост длиной 543 метра возводят в десяти метрах от старого, не подлежащего восстановлению. Его потом демонтируют.

Сложное дело – земельные работы. Мостовики размещают железные блоки в глубоких траншеях, которые потом бетонируют. Опоры, а их будет восемь, достигнут 15 метров в высоту. Сверху лягут металлические пролеты – основа для дорожного полотна. Новый мост будет легче, но при этом прочнее, чем железобетонный.

Людмила КОПАТЬ, «ДБ»

Бережно и по-хозяйски

На мосту через Припять на автомобильной дороге Р131 Калинковичи – Мозырь ограничат движение для большегрузов. По заключению специалистов «БелдорНИИ», это сооружение требует также снижения нагрузки.

– В связи с этим с 15 февраля на участке дороги будут установлены ограничения максимальной скорости движения – до 40 километров в час, а также массы автомобилей – до 18 тонн, – рассказал заместитель генерального директора по производству РУП «Гомельавтотор» Денис Ясько.

Как пояснили в филиале «ДЭУ-43» РУП «Гомельавтотор», автотранспорт, имеющий полную массу свыше 18 тонн, должен будет двигаться по мосту через

Припять на обходе Мозыря: на 153-километре автодороги Р31 Бобруйск – Мозырь – граница Украины. Осмотры состояния сооружения на Р131 планируется проводить не реже раза в месяц. Данный мост включен в перечень объектов, подлежащих реконструкции по программе Министерства транспорта и коммуникаций.

Кстати, в Беларуси 32 мостовых сооружения требуют неотложных работ по реконструкции, в том числе семь – в

Гомельской области, из них три – на сети ДЭУ-43. Это два железнодорожных путепровода и один автомобильный мост на автодороге Р131. Их планируют реконструировать в течение пяти лет.

Мост на Р131, где с 15 февраля вводятся ограничения для большегрузов, был построен в 1958 году. С точки зрения человеческой жизни у него весьма солидный возраст. Ну а второй автомобильный мост, находящийся на балансе ДЭУ-43 и расположенный на обходе Мозыря, требует текущего ремонта. Он будет произведен в течение 2019–2020 годов.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Датчики для безопасности

В наиболее аварийных местах, выявленных в минувшем году, на автодорогах Гродненской области заработало 14 стационарных датчиков контроля скорости.

Превышение скоростного режима новые стационарные камеры будут фиксировать на дорогах республиканского и местного значения, а также в районных центрах. По две камеры скорости добавлены на автодорогах М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) и М7 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог). По одной – на Р11, Р52, Р5, Р44, Р63, Р99, Р106, а также Гродно – Сопоцкин, Липнишки – Лида, на улице 129-й Орловской дивизии в Волковыске. Всего на дорогах области в настоящее время работает свыше 70 стационарных датчиков.

Камеры автоматической фиксации нарушений скоростного режима дисциплинируют водителей, уверены в Госавтоинспекции. По статистике, там, где они установлены, в несколько раз снижается количество нарушений, связанных с превышением скорости, а значит, уменьшается риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Чаще всего датчики размещаются рядом с пешеходными переходами и автобусными остановками.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 5 февраля, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 373 единицы снегоборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около трех тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

На особом контроле – вопрос ликвидации ямочности. Всего с начала года на республиканской сети устранено более 24 тыс. кв. метров таких дефектов.

Только за сутки с понедельника на вторник ликвидировано 1802 кв. метра ямочности. Этой работой было занято 118 специализированных бригад.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 68 учетных ДТП, в которых погибло 13 и было ранено 69 человек. За аналогичный период 2018 года зафиксировано 102 ДТП, в которых 32 человека погибли и 108 получили ранения.

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

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

Услышать похвальное «Молодцы, мостовики!» из уст первого лица страны – лучшая оценка проделанного строителями. И дело не только в сроках: по проекту работы должны были длиться не 12, а 22 месяца. Мостостроителям на этом объекте пришлось многому научиться, что-то делать впервые. Например, собирать металлические пролеты для нового моста на 15-метровой высоте.

Успешным прошлый год на предприятии называют не только потому, что мостовики смогли доказать всем и в первую очередь себе, что способны на подвиги. Оптимизм вселяют и финансовые итоги, с которыми завершили год, и вдруг открывшиеся перспективы: на ближайшие годы в Беларуси запланирована реконструкция нескольких десятков мостов. Однако обо всем по порядку – в интервью корреспондента «ТВ» Инессы ГЕРМАНЧУК с генеральным директором ОАО «Мостострой» Сергеем ВАШКЕВИЧЕМ.

– Сергей Ростиславович, мост через Припять, введенный в строй в соответствии с президентским указом, значимый для региона и страны объект. Насколько важным стал он для «Мостостроя» как генподрядчика?

– Я руковожу предприятием третий год и тогда, год назад, конечно, не был уверен, смогу ли со своей командой выполнить эту задачу. Сроки были сжаты. К реализации проекта приступили, как только получили разрешение, в январе 2018-го. Работали в дневные и ночные смены, в том числе зимой. Но мы справились, коллектив «Мостостроя» не подвел. И наши основные субподрядчики – ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель» и РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь» – тоже.

Чтобы не останавливать движение транспорта на время ремонта, через Припять возвели понтонную переправу для легковых автомобилей. Зимой, конечно, было тяжело, но МЧС справлялось. Для большегрузных автомобилей Днепро-Бугский водный путь организовал паромную переправу на другой берег.

– Как же все-таки удалось сократить в такие рекордно короткие сроки?

– Наверное, потому, что в нас верили. Работа велась в две смены по 12 часов. Всего в сутки вместе с субподрядными и другими организациями на реке трудилось 250 человек.

Это стало возможным также благодаря слаженной работе всех участков строительного процесса, в том числе заказчика РУП «Гомельавтотор», проектной организации ГП «Белгипродор» и ГП «БелдорНИИ», которое осуществляло научно-техническое сопровождение работ. Большую помощь оказало Министерство по чрезвычайным



ОАО «Мостострой»: жизнь до и после припятского моста

Нет в транспортной отрасли человека, который бы не знал, какими невероятными усилиями в максимально короткие сроки в конце прошлого года был введен в строй мост через Припять, соединяющий между собой города Житковичи и Туров. Меньше года понадобилось ОАО «Мостострой» и субподрядчикам, чтобы восстановить эту жизненно важную для региона автомобильную артерию. За стройкой следила вся страна, а мост, ставший самым известным в республике, открыл лично глава государства.

лась отрывка речки обратно: прежнее русло засыпали, а то, что под мостом, открыли.

С началом движения по мосту завершился первый этап его строительства. Уже после 7 ноября велась разборка паромов, наплавных мостов, объездной дороги. Полностью работы согласно договору подряда были закончены в декабре 2018 года.

– Можно ли сказать, что новый мост через Припять – один из самых больших и самых надежных?

– Сооружение длиной более 100 метров уже считается большим. На Припяти строительная длина мостового перехода со-

самосвалов общей массой 406 тонн. Поэтому можно с уверенностью сказать, что сооружение построено с учетом перспективных нагрузок и будет стоять как минимум 70–100 лет.

– Во сколько обошлось строительство?

– Проектом было заложено 50 миллионов рублей, а построили за 31 миллион. Экономленные средства распределены на реконструкцию еще двух аварийных мостов: 9 миллионов – через Пину в Пинске и 10 миллионов – через Днепр в Рогачеве. Это следующие важные объекты «Мостостроя».

– Как известно, металлическую конструкцию для моста заказывали в Воронеже. Почему не у белорусских производителей?

– Мы провели тендер по закупке металла для объекта, условия поставили жесткие: большой объем, сжатые сроки и, конечно, цена. Далеко не всем производителям было под силу справиться с этой задачей. Тендер выиграл воронежский завод. Но даже ему впоследствии помогал поставлять металл еще один российский завод мостовых металлоконструкций из города Кургана.

– Какой ОАО «Мостострой» видит свою ближайшую перспективу?

– В прежние годы нашему предприятию, коллектив которого насчитывает 1867 человек, зачастую приходилось работать на объектах в Российской Федерации. Три года в качестве субподрядчика трудились на обходе Калуги, точнее, возводили на нем шесть объектов. Строили 19-й километр от Москвы на М1, сейчас – 27-й по этой же трассе. По итогам 2018-го прибыль предприятия составила порядка 800 тысяч рублей, что является одним из

лучших показателей за последние годы.

Больше всего радует, что на текущий год мы имеем уже сформированный портфель объемом примерно на 20 миллионов рублей больше, чем в прошлом. Причем все объекты наши, белорусские. Министерством транспорта и коммуникаций принята программа по ремонту аварийных мостов в стране на ближайшие несколько лет. «БелдорНИИ» составил список мостов, требующих срочного ремонта. На реконструкцию 32 сооружений, которые попали в программу, потребуется порядка 430 миллионов евро. Как только определят источники финансирования, а предполагается, что это будут зарубежные кредиты, «Мостострой» будет обеспечен работой на ближайшие годы.

Кроме того, к 1000-летию Бреста совместно с ОАО «Строительный трест № 8» возводим в городе эстакаду длиной свыше 2,5 тысячи метров. Есть у нас и крупный объект – мост через Сож. Там такая же конструкция пролетных строений, как на Припяти, но взрыв произвести не получится. Поэтому будем возводить параллельный мост, а действующий разбирать. Также сегодня ведутся работы по строительству Полоцкого моста в Витебске, капремонт путепроводов на 2-м и 24-м километрах Минской кольцевой автодороги.

– С какой рентабельностью работает предприятие?

– Если говорить об объектах, строящихся в нашей стране, то в этом плане у меня большие надежды на Постановление Совета Министров № 1553 от 18.11.2011 года. Оно касается порядка формирования неизменных договорных цен на строительство объектов. Согласно документу, если подрядчик путем применения новых технологий, методов строительства сможет снизить стоимость объекта, сэкономленные при этом средства остаются у него. Таким образом, если мои инженеры сумеют создать качественный продукт, уменьшив при этом его себестоимость, то, думаю, будет правильно, если это позволит им заработать себе достойную оплату труда. Ну и повысить рентабельность выполненных нами работ.



ситуациям, сумевшее выполнить самый сложный демонтаж пролетного строения направленным взрывом. Немаловажную роль сыграли и местные органы управления.

– В чем заключалась основная сложность возведения объекта?

– Обычно секции пролета собираются на берегу и надвигаются на опоры. В нашем случае новшество и одновременно сложность заключалась в том, что сборку металлических пролетов моста приходилось делать не надвигкой, а на подмостях (на временных опорах). Для этого сначала Днепро-Бугский водный путь перенаправил реку в старое русло, потом засыпалось действующее, взрывались железобетонные конструкции, все расчищалось, реконструировались существующие промежуточные опоры, устанавливались временные несущие конструкции, на которые монтировалось металлическое пролетное строение весом около тысячи тонн. Одновременно со сборкой металла на земле собиралась и сваривалась проезжая часть моста из блоков ортотропных плит. То есть ноу-хау заключалось в том, что металлическое пролетное строение собиралось на высоте 15 метров.

После того как металлический пролет был собран, его установили на опорные части, а временные несущие конструкции демонтировали. Затем нача-

31 миллион рублей

Столько средств было потрачено на строительство припятского моста в Житковичском районе. При этом что планом было предусмотрено 50 миллионов.

ставляет 1329 метров, в том числе сам мост – 889 м, подходы – 440 м. Длина металлического пролетного строения – 192,4 метра.

При его реконструкции был выбран вариант металлического пролетного строения с ортотропной плитой, которая обладает повышенной надежностью и долговечностью по сравнению с железобетонными конструкциями. Чтобы определить грузоподъемность моста и его надежность, были проведены испытания: на нем одновременно разместили 12 груженых

СО ЗНАНИЕМ ДЕЛА

Сильные морозы не застали этот дружный и трудолюбивый коллектив врасплох. Здесь своевременно принимаются меры по очистке автодорог от снега, поскольку заснеженная магистраль – зона повышенного риска для всех участников дорожного движения. Всегда очищены автобусные остановки, площадки отдыха, пешеходные дорожки.

Как отметил главный инженер управления Александр Поняков, сейчас на дорожной сети осуществляется ямочный ремонт автодорог с использованием СОМС. Особенно интенсивно работы ведутся на ЛДД-412 на участках М10. Со знанием дела трудятся Александр Мищенко – водитель автомобиля МАЗ, на базе которого – установка для устройства ямочного ремонта ЯР-4, и машинист фрезы Сергей Борущков.

Что касается зимнего содержания автодорог, то ежедневно на этой важной и ответственной работе задействовано до 14 единиц автомобильной техники, из них автосамосвалов «МАЗ-МАН» – восемь, остальные – МАЗ; 10 тракторов МТЗ, шесть погрузчиков «Амкадор», один грейдер и один шнекоротор.

Особым мастерством, сноровкой и ответственным отношением к делу на очистке автодорог, посыпке их песчано-соляной смесью и других видах работ выделяются опытные водители Сергей Кужелинов и Юрий Науменко, водитель погрузчика Виталий Сиваков, машинист автогрейдера Александр Кузнецов, дорожные рабочие Вита-

На вооружении – «Шмель»

Зиму во всей красе мы почувствовали в январе. И то, что она любит «баловать» непредсказуемыми сюрпризами, известно каждому, особенно дорожникам и автомобилистам. По долгу службы они большую часть рабочего дня проводят на дороге, и ее состояние – предмет особого внимания. В том числе и работников ДЭУ-41 РУП «Гомельавтодор», которым руководит опытный дорожник Александр Стребков.



лий Адашков, Сергей Лобанов и другие.

Конечно, то, что сегодня нет метели или сильного снегопада, вовсе не означает, что этих погодных явлений не будет в ближайшие дни. Поэтому дорожники всегда на чеку и готовы к самой сложной работе в любое время суток, а хозяйство у них немаленькое.

ДЭУ-41 обслуживает 378 км автодорог, из которых 163,8 км – первой категории. На сети имеются 11 транспортных развязок и большое количество мостов. Дорожная сеть проходит по Гомельскому, Добрушскому, Буда-Кошелёвскому, Жлобинскому и Рогачевскому районам.

С главной задачей – обеспечением комфортного и безопасного проезда по вверенным автодорогам – коллектив успешно справляется. Для этого, кроме внедрения энергосберегающих технологий работы, на транспортных артериях дорожники используют надежные современные средства, умело применяя их на проблемных участках. Так, на подъезде к Гомелю от автодороги М10 оборудованы пешеходные переходы, освещаемые светодиодными фотореле, которые включаются в темное время суток и отключаются в светлое. Есть такие переходы и на автодороге М8.

Свой вклад в обеспечение безопасности дорожного дви-

жения в минувшем году внесла и разметочная бригада во главе с дорожным мастером Дмитрием Белкиным. В своей работе она использует современные материалы.

В управлении имеется машина «Рельеф» для нанесения горизонтальной структурной разметки холодными пластиками. Ее устраивают в проблемных местах с повышенной интенсивностью движения. Наносят и пиктограммы дорожных знаков на проезжей части, что тоже способствует повышению безопасности дорожного движения, сосредоточивает внимание водителей на опасных участках.

Бригада также использует разметочную машину «Шмель». На

вооружении есть и ручная машина «Шмелек». Она является незаменимой помощницей дорожников и используется для выполнения работ на небольших участках (стоянки, пешеходные переходы, стрелки, ограждения, стойки и т. д.). В минувшем году разметочной бригадой по ДЭУ-41 собственными силами обновлено 1318 км линий дорожной горизонтальной разметки на сумму 464 794 руб. с НДС.

В 2018 году управление нарастило объемы работ. Выручка от реализации продукции по всем видам деятельности составила 5 369 368 руб. с НДС, что выше уровня 2017-го. Устройство поверхностной обработки собственными силами составило 10,873 км / 82,050 тыс. кв. м / 340 502 руб. с НДС, в том числе по содержанию автомобильных дорог – 3 307 459 руб.; по текущему ремонту – 1 621 916 руб.; по автоуслугам населению и сторонним организациям – 160 245 руб.; по договорам подряда – 279 748 рублей.

В коллективе ДЭУ-41 большое внимание уделяется вопросам экономии и бережливости, рациональному использованию ТЭР, внедрению передовых технологий. Так, показатель по энергосбережению составил минус 8,25%.

В 2019-й коллектив филиала РУП «Гомельавтодор» вступил с хорошим трудовым настроем. Планы у дорожников большие, и они не намерены снижать взятую в прошлом году планку. Здесь не на словах, а на деле переживают за состояние обслуживаемых автодорог, живут работой и искренним интересом к тому, что делают.

ПРОИЗВОДСТВО

Щебеночный завод, расположенный в Лельчицком районе, – уникальное градообразующее предприятие европейского типа. Продукция его весьма востребована. Месторождение гранита в Глушковичах уникально тем, что его разработка ведется открытым способом и разведанные запасы сырья здесь насчитывают более 110 млн кубометров. К тому же это самый твердый гранит в Европе, сертифицированный как марка М-1400.

На заводе выпускается щебень кубовидной формы, щебень четырех фракций, камень бутовый, брусчатый, смеси песчано-щебеночные, отсеб. Вся продукция предприятия сертифицирована. Щебеночные материалы изготавливаются в основном для филиалов КПРСУП «Гомельоблдорстрой», которыми используется до 90% продукции завода.

За малыми формами камня для благоустройства приезжают машины из всех областей Беларуси. Продукция также широко используется при изготовлении

В Глушковичи, за щебнем

В первой половине текущего года планируется ввод в эксплуатацию «Карьера Надежды» по добыче камня и производству изделий из него. Он входит в состав щебеночного завода «Глушкевичи», являющегося филиалом КПРСУП «Гомельоблдорстрой».



бетонных смесей, в строительной индустрии, при выпуске железобетонных конструкций, на заводах ЖБИ. Охотно покупают сырье и производители стран СНГ.

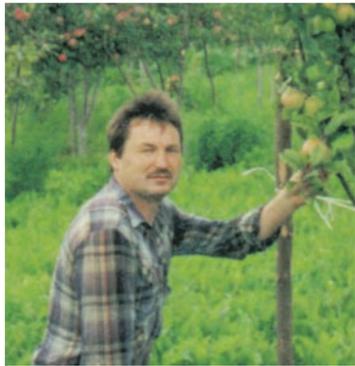
Щебзавод оснащен высокопроизводительными техникой и оборудованием. Здесь имеются 10 автомобилей БелАЗ, шесть экскаваторов, две буровые установки, бульдозеры и другая техника. На предприятии трудится 281 человек. Большинство горняков – преданные заводу люди, настоящие мастера своего дела. Проведение техперевооружения позволило обеспечить бесперебойный процесс производства горной массы.

Благодаря высокой организации труда и усовершенствованным технологиям объем производства инертных материалов в 2018 году составил 788 тыс. куб. м, или 105% к уровню 2017-го. Продукции произведено на 8862 тыс. рублей. Производительность труда достигла 112%. На экспорт отправлено 518 тыс. куб. м продукции на сумму 990 тыс. долларов США.

...И солнце встает в Залешанах

– В Залешанах я родился и жил до 18 лет, а после службы в армии обосновался в Волковыске, – рассказывает начальник транспортного участка филиала «Автобусный парк № 4 г. Волковыск» ОАО «Гроднооблавто-транс» Борис СТАСЬКО. – И все эти почти сорок лет дорога в родную деревню остается самой любимой. Встаю всегда в пять утра и приезжаю в деревню: солнце встает, петухи поют, многие люди еще спят, а у меня уже работа спорится. Все это приносит большое удовольствие.

Тяга к земле у Бориса Ивановича и его жены Натальи Владимировны наследственная. В семье прививалось трудолюбие. Пятнадцатилетним парнишкой уже ходил за плугом, этому учил его дед. В 1960-х в Залешанах насчитывалось 40 дворов, а теперь здесь живут всего 15 человек, большинство из которых уже переехало за восемьдесят. Ходатайствовал Стасько, чтобы сотки



На участке Стасько – большой сад: только груш – 18, вишен – 10, яблонь – 26, причем на яблони Борис Иванович прививает по пять–шесть сортов.

Деревня, что в десяти километрах от Волковыска, притягивает к себе, как магнит, подпитывает энергией. Возвращаться сюда хочется снова и снова.

под картошку им выделили рядом с деревней, поскольку старикам тяжело за несколько километров добираться, да и транспорта нет.

Внимательное отношение к людям у него с детства. Когда его отцу Ивану Брониславовичу сослуживец прислал грецкие орехи, то он из них вырастил саженцы и раздал каждой семье в деревне – теперь деревья плодоносят и радуют многих.

Отец рано ушел из жизни, и сын взял на себя заботу о маме. Помогал ей справляться с хозяйством. Построил на участ-

ке баню. Дом в день деревни сельсовет признал лучшим.

– Леса здесь знатные, грибов много, да и я грибник азартный. С одной стороны деревни – довольно молодой лес, ему полсотни лет, с другой – заповедный, его еще прапрадеды сажали. В километре от деревни растет царь-дуб в три охвата – местная достопримечательность, ему уже четыре сотни лет, – рассказывает Борис Иванович. – Не смог бы я без малой родины прожить. Здесь все такое род-

ное, душу согревает. Хорошо после хлопот на земле или после прогулки по лесу ехать на работу: чувствуешь себя бодрым, энергичным. А это очень важно, ведь я отвечаю за междугородные и городские перевозки. Обязан все четко распланировать, а затем контролировать исполнение подчиненными, которых 80 человек – водители и кондуктора. Автобусы должны приходиться на остановку вовремя, и, хочется отметить, график водителями соблюдается. На всех работниках автопарка лежит большая ответственность, ведь мы перевозим людей.

Сейчас подрастает внук Сережа. Буду чаще брать его с собой в Залешаны. Внучки-близнецы еще маленькие. Надеюсь обустроить участок так, чтобы и потом, дети и внуки регулярно бывали на малой родине своих отцов и дедов.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Про таких людей говорят: где родился, там и пригодился. Если быть точным, то появился на свет Владимир Васильевич 60 лет назад в деревне Бор Лепельского района. С тех пор не зачахла деревушка, а разрослась в разы во многом благодаря минчанам, облюбовавшим это дивное место для отдыха. Есть здесь дача и у семьи Гириных. Хотя и отчий дом они берегут, любят проводить здесь и отпуска, и выходные.

– Для человека родина дорога не только местом, откуда вышел в этот мир, на большую дорогу жизни. Поэтому заботиться об отцовской усадьбе – лишь малая толика того, что могу и обязан сделать на родной земле, – убежден Владимир Васильевич. – У меня вообще трепетное отношение к истории родного края и своей страны. Стараюсь узнать о Лепельщине как можно больше и по возможности увековечить ее. Один из шагов к этому – строительство каплички на территории нашего ДРСУ, где в годы Великой Отечественной войны располагался пересыльный лагерь для советских военнопленных. В память о жертвах фашизма мы построили это скромное сооружение. 3 июля 2010 года состоялось торжественное открытие памятника. Планируем создать в ДРСУ музей, оформляем экспозиции. Ветераны предприятия охотно делятся воспоминаниями, приносят экспонаты. Занимаюсь этим с удовольствием в любую свободную от работы минуту. Это интересно, познавательно, захватывает, становится одним из важнейших дел жизни.

С таким же энтузиазмом и искренним желанием Владимир Васильевич принимал участие в строительстве церкви в Лепеле. С полной самоотдачей выполняет он и свой непосредственный служебный долг по содержанию, ремонту и разви-



Эстафета любви

В этом году исполнится 34 года, как Владимир Гиринский трудится в Лепельском ДРСУ № 202, причем 21 год – в качестве руководителя. Живет и работает этот замечательный человек, хорошо известный дорожникам страны, на своей малой родине. Он не просто гордится ею, но и не жалеет ни сил, ни здоровья, ни времени, чтобы сделать ее краше и привлекательнее для соотечественников и гостей Беларуси, уютнее – для земляков.

тию местной дорожной сети. А на балансе филиала «Лепельское ДРСУ № 202» КУП «Витебскоблдорстрой» – порядка 650 километров автодорог. За годы работы в этой организации при непосредственном участии бывшего главного инженера, а затем и начальника управления Владимира Гиринского отремонтирована половина этой сети.

При нем, почетном дорожнике Республики Беларусь I степени, и само ДРСУ изменилось: были построены автозаправочная станция, лаборатория, весовая. В 1999 году появилась замечательная техническая новинка – установка по производству битумных катионных дорожных эмульсий, а в 2000-м внедрена технология применения битумных эмульсий. Взят на баланс

повышенный железнодорожный путь, который позволяет производить выгрузку вагонов щебнем, солью и другими дорожно-строительными материалами не только для ДРСУ, но и для родственных организаций четырех районов области.

Территория предприятия радуется своей ухоженностью, эстетичностью. Она в теплое время года утопает в цветах, в

холодное – привлекает чистотой и порядком, малыми скульптурными формами и оригинальными светильниками. Во всем ощущается рука настоящего хозяина.

...Гордится Владимир Васильевич своей малой родиной, сплоченным трудовым коллективом и собственными детьми, вылетевшими из родного гнезда, но достойно идущими по жизни. Дочь стала языковедом, а сын пошел по стопам отца и трудится в дорожной отрасли страны – он главный инженер ДСТ-7.

Для всех Гириных Лепельщина – малая родина, любовь к которой не прекратится, поскольку воспитана она отцами и дедами. И эстафета этой любви не прервется и будет как великий дар передаваться последующим поколениям.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

ВРАЧ РАЗЪЯСНЯЕТ

Курение? Давление!

Самый простой способ доказать связь между курением и повышением артериального давления – измерить показатели до процесса выкуривания сигареты и после. Результат «после» будет выше начального на несколько единиц. А процесс восстановления давления до начального уровня займет около часа.

Не обращать внимания на столь резкие скачки АД нельзя. Частое его повышение всего на 10 единиц ведет к увеличению риска возникновения сердечно-сосудистых заболеваний на 30%. Поэтому пачка выкуренных сигарет в день увеличивает статистику сердечных болезней в три раза.

Чем же опасно сочетание «курение и гипертония»? Спазм сосудов после поступления никотина в кровь приводит к сужению просвета всех кровеносных сосудов в организме и, как следствие, к увеличению давления. Тандем спазмированных сосудов и увеличенного АД может дать вполне предсказуемые результаты:

– накопление холестериновых бляшек на стенках кровеносных сосудов, которое, в свою очередь, еще больше сужает просветы для тока

крови. Это прямая предпосылка к развитию атеросклероза и стенокардии;

– атеросклероз может привести к тромбозу. Если тромб образуется в сердечной артерии, это угроза инфаркта, если в артерии, питающей мозг, то инсульта;

воздействие никотина на стенки сосудов уменьшает их эластичность и способность к расширению;

– регулярное повышение давления приводит к увеличению сокращений сердечной мышцы. Как и всякая мышечная ткань, сердце при наращивании нагрузки увеличивается в размерах и с течением времени становится жестким, неспособным к перекачиванию достаточного для нормального жизнеобеспечения количества крови.

Людмила НОВИК,

валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

ПО ЗАКОНУ

Во вторник, 5 февраля, в новостных лентах информагентств появилось сообщение о минировании касс компании «Белавиа».

Сработали оперативно

Письмо о минировании поступило на электронную почту белорусской авиакомпании в виде рассылки. «В одном из ваших корпусов заложена бомба», – сообщалось в нем. Аналогичное письмо получили и в офисе авиакомпании в Витебске, на проспекте Строителей.

На столичные улицы Ленина, 18 и Немига, 14 незамедлительно выехали сотрудники милиции, саперно-пиротехническая и следственно-оперативная группы. Они сработали оперативно. Здания были оцеплены, сотрудники авиакасса и главного офиса авиакомпании эвакуированы.

В ходе обследования зданий взрывоопасных предметов не обнаружено. Около 13.00 оцепление стали снимать, а сотрудники возвратились на свои рабочие места. Не подтвердилась информация о минировании и в Витебске.

Теперь Следственный комитет совместно с милицией устанавливает автора сообщения. Возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 340 Уголовного кодекса Республики Беларусь («Заведомо ложное сообщение об опасности»). Злоумышленнику в качестве наказания грозит лишение свободы на срок до пяти лет.

Напомним: волна подобных сообщений накануне прокатилась по России. Лжеминирование превращается в настоящий бич современного общества.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Правила строгие, но не сложные...

Предупреждение детского травматизма – важная и серьезная тема, о которой должны помнить и стар и млад. Причем не только в период школьных каникул, когда у ребят больше свободного времени, которое они нередко проводят в местах повышенной опасности, но и на протяжении всего учебного года. Ведь одни дети добираются в свои учебные заведения железнодорожным транспортом, другие и вовсе живут возле железнодорожных линий.

Для предупреждения детского травматизма проходят встречи работников магистрали со школьниками. В конце января начальник Жлобинского района контактной сети Виталий Никитин встретился с учениками Краснобережской средней школы и провел с ними разъяснительную беседу о безопасности и правилах поведения на железнодорожном транспорте.

Основная ее цель – разъяснить ребятам, что такое электрическая безопасность, шаговое напряжение, а также какое действие оказывает электрический ток на организм человека. Во время беседы рассматривались вопросы оказания первой помощи при поражении электрическим током. Кроме того, анализировались причины детского травматизма на железнодорожном транспорте, были обсуждены и закреплены правила поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры.

Виталий Никитин также отметил, что для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте и близлежащей территории необходимо воспитывать у учащихся культуру поведения, проверять и закреплять знания.

– Ни в коем случае нельзя подниматься на крыши вагонов, на опоры и специальные конструкции контактной сети и воздушных линий, а также прикасаться к проводам, идущим от опор и специальных конструкций контактной сети и воздушных линий электропередачи. Большую опасность жизни несут оборванные провода, к которым также нельзя приближаться, – предупредил школьников Виталий Никитин. В заключение он пожелал учащимся успехов в учебе и попросил не забывать об осторожности и бдительности на железной дороге и рядом с ней.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

СКАНВОРД

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

"Битте-дритте, фрау ..."					Музон 80-х годов				
Восточная новелла	Степной кустарник	Нефтяной продукт	Звезда в созвездии Лебедя	... строя и песни	Тест-драйв для авто				
Подземный канал			Государство в Океании	Серый заяц	Блюдо люля...				
Смотри фото	Нотный альянс	Хитрая уловка пройдохи							
Один из ква языков		Бесхребетный ступ							
Легкая травма			Буйный ветер	Речная трасса	Вид водяной краски	Город в Эстонии			
	Буря на море	Святое сияние	Золотое дерево						
			Земноводное, жерлянка						
	Дураки и дороги	Убийца А. Линкольна			Писатель ... Мальцев	Взятое в обхват рук			
			Ведущий, "Своя игра"						
			Дерево с сережками						
	Кусок сала	Вулкан в Японии	Народ в Нигерии	Мьянма до XVIII в.					
	Гетман из оперы								
	Русский советский поэт								
	Ремешки у седла								

ОТВЕТЫ

По горизонтали: Мадонна, Диско, Кариз, Увертка, МАЗ, Табулет, Акан, Ураган, Шторп, Аукуба, Бутс, Бега, Кулешов, Оляха, Мазена, Асадов, Торока. По вертикали: Макама, Дрепа, Мазур, Дженеб, Смотр, Обкат, Вануату, Русак, Кебаб, Аккорд, Нимб, Ушиб, Русло, Гуашь, Нарва, Ука, Елизар, Оханок, Шмат, Асо, Едр, Ава.



БЫСТРЕЕ, ВЫШЕ, СИЛЬНЕЕ

Наступивший год в Беларуси проходит под знаком II Европейских игр. Они стартуют в Минске 21 июня. В крупнейшем спортивном форуме континента в течение 10 дней свои умения и достижения 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.



Александр КОШУР, электромеханик Барановичской дистанции сигнализации и связи Барановичского отделения Белорусской железной дороги



На счету легкоатлета с 2010 года – 22 марафона, а также полумарафоны, забеги на 10 км и 3000 м. Кошур продолжает оттачивать свой талант и навыки постоянной практикой, участвуя во множестве республиканских и международных соревнований. Марафонец не пропустил ни одного спортивного мероприятия, которое устраивали БЖД и Минтранс, и принес команде немало наград.

На железную дорогу Александр пришел в 2011 году после окончания БелГУТа. Два года работал в Минской дистанции сигнализации и связи, затем перешел в Барановичскую.

В спорте он – с шести лет. Занимался гимнастикой, со временем переключился на стрельбу, самбо. А вот бегать начал только в седьмом классе и почти случайно.

– На уроке физкультуры «сдавали» полтора километра, – рассказывает Александр. – Все, разумеется, стартовали максимально быстрым темпом и финишировали уже пешком. Одноклассник посоветовал мне равняться на его скорость: почему-то был уверен, что добежит до финиша. На следующий же день он позвал меня с собой на тренировку.

Уже через месяц регулярных занятий Кошур выступил на городских соревнованиях и занял четвертое место. На следующий год он их выиграл.

Первый тренер Александра по легкой атлетике держал на контроле не только физическое развитие подопечных, но и интеллектуальное.

– Он регулярно проверял наши дневники. Плохие оценки – идешь домой и садишься за учебники, хорошие – тренируешься. Таким образом из-за спорта я не только не стал хуже учиться, но даже подтянулся, – с благодарностью вспоминает наставника молодой человек.

Во время учебы в БелГУТе под опекой нового тренера он начал выступать на республиканских и международных соревнованиях. Много побед у Александра не только среди любителей, но и среди профессионалов. Сейчас он кандидат в мастера спорта.

В период сезона у электромеханика-марафонца – шесть тренировок в неделю. Седьмой день он отдыхает, но активно: например, ездит с семьей на природу.

На 2019 год у спортсмена запланировано в месяц по два-три старта, в том числе за рубежом. Ежегодно он участвует примерно в 20 соревнованиях. Например, уже традиционно принимает участие в Международном марафоне Дружбы, который соединяет Гродно с литовским Друскининкаем. В прошлом году мероприятие собрало почти сто участников из десяти стран. Александр бежал трансконтинентальный марафон уже трижды: в первый раз стал лишь седьмым, а в последующие два года завоевывал серебро.

Ближайшие соревнования, где выступит легкоатлет-железнодорожник, пройдут 16 февраля на базе отдыха «Привал» в Гродненской области. Там он совершит забег на дистанцию 10 км. В прошлый раз на таких состязаниях Александр завоевал золото.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

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 ОАО «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
ул. Чапаева, 5, 220034, Минск

Индекс 64121

Подписано в печать 06.02.2019
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 316 экз.
Заказ 529. Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X



Редакция газеты
ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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