



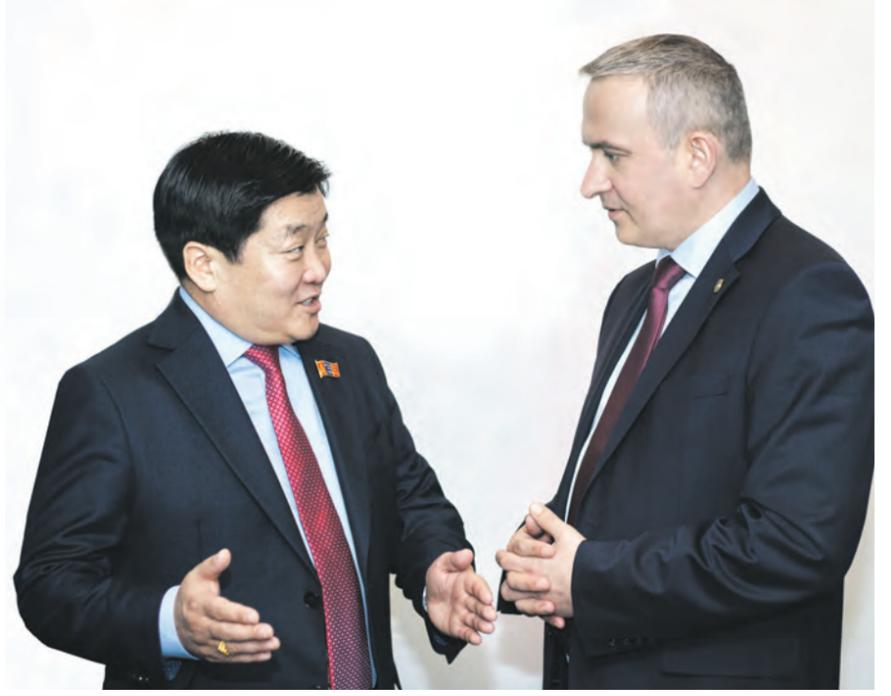
Говорим о главном



Итоговая коллегия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь проходит сегодня в конференц-зале гостиницы «Беларусь» в Минске.

В ней принимают участие заместитель премьер-министра Республики Беларусь Владимир Кухарев, глава транспортного ведомства страны Алексей Авраменко, руководители организаций отрасли. На заседании рассматриваются итоги работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2019 году и задачи по его развитию на 2020-й. На повестке дня также вопрос совершенствования деятельности в области автомобильных перевозок, направления работы по обеспечению устойчивого развития государственного объединения «Белорусская железная дорога», возможные резервы роста экспорта услуг авиационного транспорта, другие темы.

ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ КОЛЛЕГИИ – **на стр. 2**



БЕЛАРУСЬ – МОНГОЛИЯ: продуктивный диалог

27 января в Управлении Белорусской железной дороги состоялась рабочая встреча министра транспорта и коммуникаций Беларуси Алексея Авраменко и министра развития дорог и транспорта Монголии Бямбасурэнгийн Энх-Амгалана.

стр. 2



НОВЫЕ VOLVO FH СО СКЛАДА В МИНСКЕ

ИООО «Вольво Груп БЛР»
220140, Республика Беларусь, Минск, ул. Припыцкаго, 79-509
+375 17 336 50 67, +375 29 628 10 00, +375 17 201 03 38
УНП 192199782



ПРЯМАЯ ЛИНИЯ
(017) 259-79-26

1 февраля с 9.00 до 12.00 можно получить ответы на вопросы, находящиеся в компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

К СВЕДЕНИЮ

Повестка заседания коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по итогам работы за 2019 год

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО, ДОКЛАД

«Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2019 году и задачах по его развитию на 2020 год»

АВРАМЕНКО Алексей Николаевич – министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ВЫСТУПЛЕНИЯ:

«О совершенствовании деятельности в области автомобильных перевозок»

ЛЯХНОВИЧ Алексей Алексеевич – первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

«О направлениях работы по обеспечению устойчивого развития государственного объединения «Белорусская железная дорога»

МОРОЗОВ Владимир Михайлович – начальник Белорусской железной дороги

«О резервах роста экспорта услуг авиационного транспорта»

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

ОТЧЕТЫ:

«О результатах работы организаций за 2019 год и основных направлениях и показателях развития в 2020 году»

Руководители организаций (по выбору председателя коллегии)
Выступление других участников заседания (по выбору председателя коллегии)

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО:

КУХАРЕВ Владимир Евгеньевич – заместитель премьер-министра Республики Беларусь

РАЗВИТИЕ

Все вопросы важны

Насыщенной, как всегда, была минувшая неделя у министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексея Авраменко. 21 января глава транспортного ведомства совершил рабочую поездку в Оршу Витебской области, 24-го встретился с главой представительства Европейского союза в Республике Беларусь Дирком Шубелем.

Сотрудничество Беларуси и Евросоюза в сфере транспорта осуществляется как напрямую с государствами – членами Европейского союза в рамках заключенных межправительственных соглашений, так и в рамках Восточного партнерства. На сегодняшний день в сфере автомобильного транспорта заключены соглашения о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов с 22 странами Евросоюза, в авиационной сфере – с 14. Со своими соседями – Польшей, Литвой, Латвией – имеются соглашения в железнодорожном и водном транспорте. Кроме того, Министерство активно сотрудничает с европейскими финансовыми института-

ми по ряду инвестиционных проектов.

В ходе встречи стороны обсудили вопросы сотрудничества в транспортной сфере и предстоящую Глобальную министерскую конференцию по безопасности дорог, которая намечена на 19–20 февраля в Стокгольме (Швеция), отметив важность предстоящего мероприятия.

Тремя днями ранее, во вторник, Алексей Авраменко встретился со студентами и трудовым коллективом Оршанского колледжа – филиала УО «Белорусский государственный университет транспорта», ознакомился с материально-технической базой учебного заведения.

В ходе Единого дня информирования, прошедшего в

колледже с участием заместителя председателя Оршанского районного исполнительного комитета Виктора Колочева, Алексей Николаевич рассказал о работе и перспективах развития транспортного комплекса Беларуси.

Во время рабочей поездки в Оршу министр провел заседание штаба по вопросу реализации инвестиционного проекта по реконструкции аэродрома «Орша» и дал соответствующие поручения. В заседании приняли участие руководители РУП «Национальный аэропорт Минск», дирекции по строительству объектов РУП «Национальный аэропорт Минск», а также представители подрядных и проектных организаций.

ПЬЕДЕСТАЛ ПОЧЕТА

Благодарность Президента объявлена 13 представителям различных сфер деятельности Беларуси. Соответствующее распоряжение глава государства подписал 22 января.

Честь по труду

В числе отмеченных Президентом и работники Белорусской железной дороги. За многолетнюю добросовестную работу, высокий профессионализм, большой личный вклад в развитие железнодорожного транспорта Благодарность объявлена машинисту локомотивного депо Молодечно Минского отделения белорусской магистрали Виктору Борисевичу и бригадиру предприятий железнодорожного транспорта и метрополитенов Могилевской дистанции пути Могилевского отделения дороги Сергею Шкрядову.

Ольга НИКОЛАЕВА

СОТРУДНИЧЕСТВО

Беларусь – Монголия: продуктивный диалог

Окончание. Начало на стр. 2

Итогом переговоров министров транспорта Беларуси и Монголии стало подписание меморандума о сотрудничестве между транспортными ведомствами двух стран сроком на пять лет. Документ предусматривает развитие взаимовыгодного сотрудничества, в частности, реализацию совместных проектов, обмен информацией, опытом и передовыми технологиями, деятельность в сфере образования и науки.

– Беларусь и Монголию связывают очень хорошие взаимоотношения, особенно если говорить о совместных проектах в

сфере транспорта, – подчеркнул Алексей Авраменко. – Между нашими странами осуществляются перевозки автомобильным транспортом. Активно развиваются железнодорожные, в том числе контейнерные.

Так, в прошлом году белорусские международные перевозчики совершили 744 поездки в Монголию. Это на 24,2% больше, чем годом ранее. Монгольские перевозчики использовали только 334 универсальных разрешения, однако рост их количества в сравнении с предыдущим годом превысил 51%.

Железнодорожным транспортом в сообщении Беларусь – Монголия в 2019 году пере-

везено более 50 тысяч тонн грузов. Увеличение к уровню 2018-го составило 7%. При этом имеются немалые резервы для роста транзита, в первую очередь контейнерных перевозок в направлении Западной Европа – Западный Китай.

Оценивая перспективы дальнейшего сотрудничества между двумя странами, Бямбасурэнгийн Энх-Амгалан сказал:

– Беларусь – это ворота в Европу, а Монголия – ворота в Азию. И в этом смысле между нашими странами много общего. Мы будем взаимодействовать, во-первых, в сфере увеличения транзитных перевозок. Во-вторых, приобретать

белорусскую технику, которая у нас очень хорошо известна, – МАЗы, БЕЛАЗы, тракторы «Беларусь». С могилевским вагоностроительным заводом планируем совместно производить вагоны.

Монгольских коллег также интересуют белорусская дорожно-строительная техника, наш опыт содержания и ремонта дорог, обучения специалистов. Есть ряд предложений в авиационной сфере. К примеру, открытие прямого авиасообщения между Беларусью и Монголией.

– У вас есть хорошие технологии. Мы будем у вас учиться, – заверил монгольский министр.

В частности, речь идет об адаптации к погодноклиматическим условиям Монголии холодных ресурсосберегающих технологий для ремонта и содержания автомобильных дорог, которые все более широко применяются в мире. Разработкой и сопровождением работ по внедрению таких технологий в Беларуси занимается Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ». Минтранс Беларуси готов не только оказать содействие монгольской стороне в этом вопросе, но и организовать обучение специалистов на базе белорусских организаций. Состоявшиеся переговоры г-н Энх-Амгалан назвал очень полезными и пригласил своего белорусского коллегу посетить Монголию с ответным визитом, где и пройдет следующий раунд переговоров.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Одним из локомотивов, движущих транспортную отрасль вперед, являются автомобильные перевозки. Здесь инициируется и успешно реализуется внедрение инновационных цифровых технологий.

Международный автомобильный транспорт Беларуси обеспечивает устойчивый приток иностранной валюты в государственную казну, вносит существенный вклад в формирование положительного сальдо по экспорту услуг. Сегодня международные автоперевозки вплотную подошли к рубежу, за которым цифровизация становится полновластной хозяйкой всех процессов и технологий. Во-первых, доставки грузов идут в рост и динамику нужно поддерживать, а прежние ресурсы постепенно исчерпывают себя и не дают энергии для нового рывка. Во-вторых, сектор транспортных услуг достаточно подготовлен, мотивирован и сплочен для работы с современными инновационными технологиями. В-третьих, расстояния, на которые перевозчики доставляют товары, все увеличиваются, и потеря эффективности можно избежать, только если транспортные коридоры оцифруются.

В Беларуси в сфере международных автомобильных перевозок грузов занято почти 2800 юридических лиц. Для выполнения доставок задействовано 19 700 единиц подвижного состава. Удельный вес выручки от эксплуатации транспортных средств, осуществляющих международные автоперевозки грузов, в ВВП республики составляет более двух процентов.

В структуре перевозок, осуществляемых белорусскими транспортными компаниями, двусторонние доставки грузов в/из Беларуси (кроме в/из России) в страны Европы составляют 34%, двусторонние с Россией и Казахстаном на безразрешительной основе – 33%, в/из третьих стран в Россию – 22%, в/из третьих стран в государства Азии и Закавказья – 11%.



ВЕЗЕМ!

По электронным накладным

Автомобильный перевозчик становится участником электронного документооборота. Советом Министров Республики Беларусь 30.12.2019 принято постановление № 940 «О функционировании механизма электронных накладных».

Документом определяются механизм использования товарно-транспортных и товарных накладных в виде электронных документов и электронные сообщения, создаваемые грузоотправителем при отгрузке товаров в адрес организации, местом нахождения которой не является Беларусь, а также иностранного гражданина и лица без гражданства, осуществляющих предпринимательскую

и иную хозяйственную (экономическую) деятельность. Электронные сообщения будут составляться по форме ТТН-1, а их использование позволит субъектам хозяйствования подготовиться к введению механизма прослеживаемости ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС товаров, который предусмотрен соглашением от 29.05.2019.

В связи с присоединением Республики Беларусь к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной, постановлением № 940 предусматриваются расширение сферы возможного применения электронного

документооборота, включение в данный механизм автомобильного перевозчика и закладывается основа для использования международной товарно-транспортной накладной CMR в виде электронного документа (e-CMR).

Автомобильный перевозчик может выступать участником электронного документооборота, если между ним, грузоотправителем и грузополучателем достигнуто соответствующее соглашение. При использовании e-CMR участниками электронного документооборота признаются грузоотправитель, грузополучатель, автомобильный перевозчик и EDI-провайдер.

Окончание на стр. 10

ВАХТУ НЕСУТ РЕЧНИКИ

Теплоходы ГОТОВИМ ЗИМОЙ

Работники водного транспорта вносят значимый вклад в экономику нашей страны. Несмотря на то что на календаре – зима, работа не утихает: идет подготовка к предстоящей навигации 2020 года. В том числе и в речном порту Бобруйск.

По словам начальника порта Григория Артемчика, в период межсезонья, когда многие работники флота находятся в отпусках и отгулах, ведется активная подготовка необходимой техники. В частности, в речном порту Речица идет ремонт теплохода БТ-0148 и баржи-площадки Р-0436. В Бобруйске собственными силами проводится обновление двух земмашин – ПЗИ-12 и ЗСБ-16, двух буксирных теплоходов – БТ-0146 и БТ-0147, а также двух несамостоятельных барж – Р-0560 и Р-0513.

– На этот год мы ставим перед собой сложные, но выполнимые задачи: перевезти порядка 258 тысяч тонн грузов, а также удерживать на прошлогоднем уровне показатель по грузообороту, который составил около 3,1 млн т-км, – отмечает Григорий Тимофеевич.

Сегодня основными клиентами, потребителями «золота» из недр реки Березины, являются строительные предприятия города Бобруйска. В их числе – завод крупнопанельного домостроения, ООО «РДС-Центр», занимающееся производством и продажей бетона, на долю которого в год приходится порядка 30 тыс. т песка, а также иные частные организации. Заинтересованы в этом строительном материале и другие предприятия республики. Вот уже много лет постоянными клиентами порта Бобруйск являются Кировская ПМК № 255 и светлогорские предприятия – местный завод железобетонных изделий и конструкций и ОАО «Строительный трест № 20».

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ВАЖНЫЙ ГРУЗ

Первый состав с норвежской нефтью прибыл утром 26 января на станцию Новополоцк для переработки в ОАО «Нафтан».

Северная нефть – в Новополоцке

Как рассказал начальник станции Павел Хаменя, первый состав с черным золотом из 59 вагонов прибыл из Клайпедского порта по железной дороге в 8.10. Нефть была скачана в резервуары нефтеперерабатывающего предприятия. В 14.00 прибыл еще один состав – из 60 вагонов. Ожидается, что по 12 февраля станция Новополоцк будет принимать по два состава с этим жидким грузом каждые сутки, но не исключено, что этот график еще подвергнется корректировке.

По мнению Павла Хамени, возможности для этого на станции Новополоцк имеются – там могут хоть сейчас принимать и по три состава в день. Узким местом являются весы ОАО

«Нафтан», где нефть предварительно взвешивается.

Как известно, партия северной нефти в 86 тысяч тонн доставлена в Клайпедский порт судном Breiviken. Расстояние от норвежского берега, где проходила погрузка в танкер, до предприятия в Новополоцке составляет 2,3 тысячи километров. Этот путь для нефти составил менее семи суток.

Как пояснили в ОАО «Нафтан», норвежский сорт североморской нефти, которую получило предприятие, называется Johan Sverdrup. Она добывается на норвежском континентальном шельфе в промышленных масштабах с четвертого квартала 2019 года.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Задействовать все резервы

На итоговой коллегии Департамента по авиации министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко озвучил ключевые задачи, стоящие перед Минтрансом и авиационной отраслью на ближайшую перспективу, призвав авиаторов мобилизоваться и задействовать все имеющиеся резервы по таким направлениям работы, как сокращение затрат и наращивание экспортного потенциала отрасли.



В числе первостепенных министр назвал вопросы, касающиеся дальнейшего развития Национального аэропорта Минск. В частности, речь идет о проекте государственного значения по запуску аэроэкспресса в воздушную гавань, строительстве нового терминала в аэропорту и реконструкции первой взлетно-посадочной полосы.

Алексей Авраменко подчеркнул важность работы Департа-

легии директор Департамента по авиации Артем Сикорский, прошедший год ознаменовался двумя ключевыми событиями, определяющими развитие и облик отечественной гражданской авиации на несколько десятилетий вперед. Это создание в Беларуси Указом главы государства № 328 Авиационной инспекции, а также принятие Национальной программы безопасности полетов, которая позволила внедрить

для мировой коммерческой гражданской авиации 2019 год стал одним из самых безопасных. Коэффициент аварийности составил один несчастный случай со смертельным исходом почти на 2 млн рейсов (всего в мире было выполнено около 39 млн рейсов).

В коммерческой авиации Беларуси в прошлом году произошло 11 авиационных событий: 7 авиационных инцидентов, один серьезный авиационный

опасности полетов, в республике в настоящее время создана эффективная система управления безопасностью полетов.

Если говорить об авиационной безопасности, то в 2019 году на объектах гражданского воздушного флота она была обеспечена в полном объеме. Департамент по авиации провел 65 проверочных мероприятий в этой области, были внесены изменения и дополнения в Национальную программу авиационной безопасности и ряд других документов.

Новой реальностью гражданской авиации в настоящее время стали киберугрозы.

– Особое внимание необходимо уделить вопросам кибербезопасности, разрабатывать меры по защите от вмешательства в вопросы конфиденциальности, целостности и доступности критически важных систем информационных и технологий, используемых в гражданской авиации, – обратился к руководителям организаций Артем Сикорский.

Он сообщил, что кибербезопасность будет включена в государственную систему контроля над обеспечением авиационной безопасности и безопасности полетов как часть комплексной системы управления факторами риска.

К числу важных событий прошлого года необходимо отнести присоединение Беларуси к Директории открытых ключей Международной организации гражданской авиации, а также введение в эксплуатацию автоматизированной информаци-

онной системы персональных данных пассажиров.

КАДРЫ КАК КЛЮЧЕВОЙ РЕСУРС

Огромное внимание в авиационной отрасли сегодня уделяется обеспечению ее высококвалифицированным персоналом. В прошлом году департаментом были приняты авиационные правила по подготовке летного и инженерно-технического персонала, разработаны руководства по обучению экзаменаторов летного состава и кабинного экипажа, инспекторов, по оценке систем тестирования уровня владения английским языком.

Были актуализированы в соответствии с требованиями международных стандартов учебные планы и программы Белорусской государственной академии авиации. Идет интенсивная подготовительная работа к открытию в учреждении образования новой специальности «Летная эксплуатация воздушных судов гражданской авиации».

В связи с тем что в нынешнем году в отрасли планируется освоить от трех до пяти новых типов воздушных судов, руководитель департамента поручил перевозчикам обратить особое внимание на контроль качества подготовки летного состава, а также на готовность авиапредприятий к выполнению полетов.

ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ

Событием республиканского значения стало открытие в



мента по авиации в повышении безопасности полетов и авиационной безопасности, поручив приложить максимум усилий для достижения Республикой Беларусь уровня международных стандартов в этой сфере.

ФАКТОРЫ РИСКА

Как отметил в своем выступлении перед участниками кол-

лекции проактивные методы управления безопасностью полетов и эффективную программу надзора, основанную на системе оценки рисков.

Обеспечение безопасности полетов, безусловно, является одним из приоритетных направлений авиационной отрасли. Несмотря на громкие аварии, связанные с Boeing 737 MAX,

инцидент и три повреждения воздушных судов на земле.

По словам главы авиационной администрации, принятые жесткие меры позволили снизить количество происшествий в отечественной гражданской авиации. При увеличении налета часов на 10% их число сократилось почти вдвое. По оценкам Европейского агентства по без-

прошлом году второй взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту Минск. Ему предшествовала большая работа как авиапредприятия, так и Департамента по авиации. Был осуществлен масштабный, первый в истории независимой республики, проект по сертификации Национального аэропорта для ввода в эксплуатацию второй ВПП и нескольких объектов авиационной инфраструктуры. Стоит отметить, что новая полоса получила высокую оценку качества и технических характеристик со стороны миссии ИКАО.

На коллегии прозвучало поручение руководству столичного аэропорта проработать варианты увеличения его пропускной способности. По оценке международных экспертов, площадь действующего терминала аэропорта позволяет обслуживать в 4 раза больше пассажиров. При этом он рекомендовал в решении этого вопроса руководствоваться использованием современных технологий, а не идти путем строительства и расширения площадей.

– Национальным аэропортом Минск были реализованы поручения прошлогодней коллегии по организации стока саморегистрации и самостоятельной сдачи багажа, внедрена система мобильного посадочного талона, а также услуга ускоренной регистрации FastTrack. В том числе закупленное аэродромное и аэропортовое оборудование позволило на высоком уровне обслуживать гостей и участников II Европейских игр в Минске, – сказал Артем Сикорский.

В планах на 2020 год – завершение реконструкции аэродрома Орша. Также научно-техническим советом Департамента по авиации одобрены подходы к реконструкции аэродрома «Гродно» с удлинением взлетно-посадочной полосы для возможности обеспечения взлета-посадки самолета типа Boeing 747. Прежде только главная воздушная гавань страны могла принимать такие воздушные суда. Таким образом, гродненский, гомельский и оршанский аэродромы смогут выступать в качестве запасных для Национального аэропорта.

В 2019 году экспертами Европейского банка реконструкции и развития на основании согласованного Минтрансом технического задания было проведено исследование сектора белорусских аэропортов, которое подтвердило их соответствие международным стандартам по всем основным показателям: авиационная безопасность и безопасность полетов, аэродромное, поисково-спасательное, радиоэлектронное и светотехническое обеспечение полетов, а также достаточность действующих мощностей аэровокзальных комплексов для существующего пассажиропотока.

Среди задач на нынешний год глава департамента назвал необходимость активизировать

работу с местными органами власти с целью привлечения инвесторов по созданию современной аэропортовой инфраструктуры – паркингов, гостиниц, объектов питания и сервиса. Планируется также провести мероприятия по снижению негативного шумового загрязнения всех аэродромов республики.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В 2019-м состоялись два важнейших события в мировой гражданской авиации, в которых приняли участие представители Департамента по авиации Беларуси: совещание генеральных директоров ведомств гражданской авиации Европейского/Североатлантического регионов ИКАО в Париже и 40-я Ассамблея ИКАО в Монреале. Продолжился активный диалог белорусских авиационных властей со структурами Европейского союза.

По заданию Европейской комиссии в республике были проведены проверки национальной системы управления безопасностью полетов, организационной структуры, правовой базы и деятельности в части летной годности, производства полетов, выдачи свидетельств авиационного персонала, аэродромов и аэронавигации. В сфере безопасности полетов и системы управления безопасностью Республики Беларусь присвоен третий уровень, при этом максимальный четвертый планируется достичь уже весной нынешнего года. По результатам проверки восьми критических элементов авиационной системы страна получила уровень соответствия стандартам ИКАО не менее 75%.

Разработка «дорожной карты» интеграции Департамента по авиации Беларуси и Европейского агентства по безопасности полетов и ход ее реализации были рассмотрены в ходе консультаций в Брюсселе. Отмечается выход на новый уровень сотрудничества с Международной организацией гражданской авиации.

Развивается партнерство с авиационными администрациями ряда иностранных государств. Так, в прошлом году в рамках прошедшей в Иордании Международной конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN 2019) делегация департамента провела встречи с коллегами из 10 стран. Обсуждались актуальные вопросы двустороннего сотрудничества, были подписаны соответствующие документы с представителями авиационных администраций Австрии, Италии, Саудовской Аравии, Объединенных Арабских Эмиратов, Казахстана.

Подписаны меморандумы о взаимопонимании и согласованы проекты двусторонних межправительственных соглашений о воздушном сообщении с Руандой и Сейшельскими

островами. Осуществлены внутригосударственные процедуры для подписания и ратификации Соглашения о воздушном сообщении между правительствами Беларуси и Султаната Оман.

С авиационной администрацией Соединенных Штатов Америки подписан меморандум о взаимопонимании, с двумя странами согласован межправительственный проект соглашения о воздушном сообщении.

– Важной задачей на 2020 год является обеспечение прохождения внутригосударственных процедур и подготовка к подписанию межправительственного соглашения о воздушном сообщении с США и Францией, – сообщил Артем Сикорский.

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

В 2019 году авиакомпания «Белавиа» выполняла полеты по 55 регулярным направлениям и 29 чартерным, перевезла 4098,7 тысячи пассажиров (темп роста к уровню 2018-го – 121%). В чартерных перевозках появились такие



новые направления, как Ханья (Греция), Энфида (Тунис), Фару (Португалия). С учетом спроса на авиаперевозки частота полетов на действующих регулярных маршрутах была увеличена на 13,1%, чартерных – на 27,2%.

Для наращивания объемов авиаперевозок продолжается работа по развитию и увеличению трансфертных потоков через Национальный аэропорт Минск. По оценкам, доля транзитных и трансфертных пассажиров составила 26,4%.

В целом за прошлый год в аэропортах республики обслужено 5,3 млн пассажиров, что на 14,4% выше уровня 2018 года, обработано 20,4 тыс. тонн груза.

При этом значительное увеличение обслуживаемого пассажиропотока отмечается в областных аэропортах: Могилев (в 2,1 раза), Витебск (2,9), Брест (2,3), Гродно (+73,7 %) и Гомель (+39,9%).

В Минске состоялись белорусско-турецкие консультации, в ходе которых были со-

гласованы основные аспекты осуществления пассажирских авиаперевозок, подписан меморандум о взаимопонимании между авиационными администрациями обеих стран, предусматривающий увеличение количества рейсов в высокий сезон до 10 раз в неделю с каждой стороны.

Глава департамента поручил продолжить работу по организации трансатлантических и трансконтинентальных полетов через Национальный аэропорт Минск.

Продолжается работа по привлечению лоукост-авиакомпаний в нашу страну.

– Стоит отметить, что это неосвоенный нами ресурс увеличения числа обслуженных пассажиров. Как показывает мировой опыт, либерализация воздушных сообщений благоприятно сказывается на всех участниках рынка: выигрывают местные авиакомпании, аэропорты и самое главное – пассажиры, – отметил в своем выступлении Артем Сикорский.

Важным результатом он назвал подписание в октябре

Витебск, так и международных регулярных маршрутов (Брест – Москва, Гродно – Москва). В первую очередь предполагается задействовать флот отечественных перевозчиков и привлечь в том числе иностранных – с выдачей определенной степени свободы и каботаж.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ОТРАСЛИ

По итогам года воздушным транспортом республики выполнены 5 из 6 целевых показателей работы к уровню 2015 года. Не выполнен показатель по грузообороту – 63,3% при доведенном задании 108%. При этом пассажирооборот по республике составил 188,6% (задание 159%), темп роста обслуженных пассажиров в аэропортах – 185,1% (184,8%), темп роста обработанного груза – 122,2% (116,7%). Рост аэронавигационных услуг – на уровне 125,2% при задании 120,5%. Средний возраст парка пассажирских воздушных судов составил 13 лет.

Всего на выполнение подпрограммы «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь» за 2016–2019 годы направлено из разных источников 1479,5 млн рублей.

В целом по Департаменту по авиации выполнено 9 из 12 целевых заданий по реализации задач социально-экономического развития, ключевых показателей эффективности и отдельных показателей по системе Минтранса. Не выполнен целевой показатель по грузообороту как по республике, так и по департаменту, а также показатель по экспорту услуг в КНР.

Ключевой показатель по грузообороту к уровню 2018 года по республике составил 64,8% при доведенном задании 104,4%, по воздушному транспорту авиационных организаций Департамента по авиации – 60,3% (задание 104,4%). Объем перевозок грузов уменьшился в 1,8 раза (28,4 тыс тонн).

Обеспечено выполнение ключевого показателя транспортной работы по пассажирообороту к 2018 году как по республике, так и воздушному транспорту Департамента по авиации на уровне 128,9% при задании 115%.

Экспорт услуг по департаменту за 2019-й выполнен на уровне 108,7% при задании 108% и составил 456,6 млн долларов. При этом экспорт услуг в Китай составил 13,1 млн долларов (14,1 млн долларов).

Наращиванию экспорта услуг способствовали развитие и расширение авиаперевозок, повышение их конкурентоспособности и качества предоставляемых услуг. В результате роста объемов оказанных услуг улучшены финансовые показатели работы авиационных организаций за 2019 год.

Наш путь: цифровизация и инновации



Белорусская железная дорога – современная транспортная система, общая протяженность железнодорожных путей которой составляет более 5 тыс. км. Расположенная на перекрестке II и IX международных транспортных коридоров, она является важным связующим звеном между странами Европы и Азии.

В составе Белорусской железной дороги 6 отделений, объединяющих 368 железнодорожных станций. Мощную эксплуатационно-производственную базу представляют 17 локомотивных и 12 вагонных депо, 20 дистанций пути, 7 дистанций электроснабжения, 13 дистанций сигнализации и связи. Помимо предприятий основной деятельности, в ее структуру входят 6 сельскохозяйственных организаций. В управление государственному объединению переданы акции 8 акционерных обществ.

В сфере национальных перевозок Белорусская железная дорога занимает лидирующие позиции в стране: обеспечивает более 63% грузооборота и около 33% пассажирооборота.

Общий объем выручки, полученной в 2019 году, составил около 3,5 млрд рублей, или 101% к 2018-му. Объем погрузки грузов в последние годы стабильно удерживается на уровне около 90 млн тонн. За 4 года пятилетки погрузка грузов возросла на 9,5%.

С целью продвижения белорусской продукции на внешние рынки совместно с заинтересованными субъектами хозяйствования, транспортными и экспедиционными организациями проводится системная работа

маршруту, соединяющему порты Балтийского и Черного морей, за 11 месяцев прошлого года составил 46,6 тыс. контейнеров в ДФЭ, или 111,5% к аналогичному периоду 2018-го. Поезд ZUBR, который также соединил порты этих морей, перевез за такой же период 5,9 тыс. контейнеров в ДФЭ.

С марта прошлого года введены ускоренные контейнерные поезда в сообщении Беларусь – Украина – Румыния. В специализированных контейнерах типа Open-top они перевозят щебу. С начала реализации проекта отправлено 30 таких поездов (3,7 тыс. контейнеров в ДФЭ), экспортировано 48 тыс. тонн щебы.

Одно из важных направлений деятельности государственного объединения – развитие объек-

машины (ричстакеры), а также механизмы для погрузки и выгрузки, включая крановое оборудование. Ведутся работы по переустройству железнодорожных путей, увеличению фронтов перегруза и хранения контейнеров. Реализация проекта открывает новые перспективы развития грузовых перевозок в сообщении Восток – Запад – Восток. Среднесуточная переработка контейнеров по станции Брест-Северный повысится в 1,5 раза. В два раза увеличатся площади хранения контейнеров, сократится время на обработку контейнерных поездов, ускорится их пропуск. Новая инфраструктура терминального комплекса позволит предоставить бизнес-сообществу востребованные услуги

мель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи, участка железнодорожной линии Молодечно – Гудогай – госграница Республики Беларусь». Электрифицируется участок Жлобин – Калинковичи – Барбаров. Открытие движения на электрической тяге запланировано на 2021 год.

В ходе работ по электрификации осуществляется модернизация устройств железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, оборудуются современными микропроцессорными системами Гомельский и Калинковичский узлы.

В декабре 2019 года в Минске торжественно введен в промышленную эксплуатацию Центр управления перевозками Белорусской железной дороги (ЦУП). Это один из важнейших инвестиционных проектов, предусмотренных Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь. ЦУП представляет собой цифровой технологический комплекс, из которого ведется управление не только процессом перевозок, но и локомотивными и вагонными парками, грузовыми вагонами белорусских грузоотправителей, а также проведением технического обслуживания и плановых ремонтных работ на инфраструктуре БЖД, к тому же осуществляется взаимодействие с аналогичными структурами железнодорожных администраций соседних государств и отечественными оперативными.

В ЦУП реализованы уникальные современные разработки – технологии диспетчерской и микропроцессорной централизации, которые позволяют диспетчерскому персоналу осуществлять удаленное управление движением поездов и мониторинг инфраструктуры на всем полигоне БЖД.

Железнодорожники проводят плановое обновление подвижного состава. С 2016 года приобретено 3245 грузовых вагонов, 18 грузовых электровозов. Новый

тяговый подвижной состав соответствует новейшим стандартам, требует значительно меньших затрат на обслуживание и ремонт по сравнению с эксплуатируемым, оснащен современными средствами диагностики, информация с которых используется для организации эксплуатационной работы.

С целью развития пассажирских перевозок приобретены 50 пассажирских вагонов, один электропоезд и 7 дизельпоездов.

В подразделениях дороги все большее применение находят ключевые технологии цифровизации. Так, «интернет вещей» предполагает совместное с партнерами внедрение электронных пломб для контроля состояния грузов в пути следования. В хозяйствах пути, сигнализации и связи появляются современные диагностические комплексы, которые способны обрабатывать большие объемы данных (Big Data) с использованием технологий «машинного обучения» и «искусственного интеллекта». Для коммерческого осмотра подвижного состава применяются системы машинного зрения.

Важнейшей задачей цифровизации транспорта является переход к безбумажному электронному документообороту, сопровождающему процесс перевозок. В 2019 году обеспечено применение электронных перевозочных документов на внутриреспубликанских перевозках. Взаимодействие по безбумажной технологии БЖД осуществляет также с партнерами из Российской Федерации и прибалтийских государств, проводится совместная работа в этом направлении с Государственным таможенным комитетом. Развивается портал электронных услуг БЖД для грузоперевозчиков, а также функционал автоматизированной системы «Электронная перевозка».

494 млн рублей

планирует инвестировать Белорусская железная дорога в 2020 году в основной капитал: 43% – в капитальное строительство, 41% – в обновление подвижного состава.

по созданию привлекательных условий и развитию перевозок экспортно ориентированной продукции по сухопутным железнодорожным маршрутам. Одно из направлений – организация перевозок грузов в контейнерах. На регулярной основе обращаются поезда комбинированного транспорта «Викинг» и ZUBR.

Объем перевозок поезда «Викинг», который курсирует транзитом через территорию Беларуси по согласованному

тов логистики. В связи с прогнозируемым ростом контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа – Китай через Брестский железнодорожный узел для увеличения перерабатывающей способности станции Брест-Северный завершается реализация инвестиционного проекта «Устройство контейнерной площадки в Перевалочном парке станции Брест-Северный в г. Бресте». Приобретены современные высокопроизводительные грузоподъемные

по хранению, консолидации контейнеров. В целом терминальная инфраструктура БЖД состоит из 52 грузовых терминалов, 17 из которых – контейнерные.

В 2019-м белорусская магистраль продолжила работы по электрификации. В рамках Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы реализуется проект «Электрификация участков железнодорожной линии Го-

Изменения внесены. Время работать

22 июля 2019 года

Президент Беларуси
Александр Лукашенко

подписал закон
о внесении
изменений
в Трудовой кодекс
(ТК). Впервые
в качестве одного
из разработчиков
законопроекта
выступила
Федерация
профсоюзов
Беларуси.



Работа над документом велась два с половиной года. Профсоюзные организации во главе с ФПБ внесли свыше 40 предложений по изменению более 30 статей ТК.

Один из самых важных вопросов – закрепление в Трудовом кодексе гарантий занятости для добросовестных работников. На протяжении нескольких последних лет отмечалась тенденция увеличения количества краткосрочных контрактов. Нередко такая практика приводила к скрытому сокращению: в случае проведения на предприятии оптимизации штатной численности людям просто не продлевали контракты, и многие оставались без работы, без выплат и переобучения. Именно поэтому в Трудовой кодекс включена норма, гарантирующая продление контракта на максимальный срок, если у работника не было нарушений производственно-технологической, исполнительской и трудовой дисциплины. Согласно законопроекту, если стороны решили продолжить трудовые отношения, продление контракта добросовестному работнику в пределах пятилетнего периода его действия осуществляется на максимальный срок. По истечении этого времени новый срочный трудовой договор с работником, не имеющим нарушений, подписывается на срок не менее трех лет или же заключается трудовой договор на неопределенный срок.

Сохранена также норма, согласно которой профсоюзы

имеют право участвовать в обсуждении условий контракта работника. Это необходимо для того, чтобы в документ обязательно были включены гарантии, предоставляемые трудовым законодательством и коллективным договором.

По инициативе Федерации профсоюзов Беларуси в Трудовом кодексе закреплена норма, запрещающая взыскивать с работника штрафы, наложенные на юридическое лицо. В практике профсоюзной работы было немало случаев, когда наниматели перекладывали материальную ответственность на работников. При этом нередко фигурировали такие суммы, что человек за всю свою жизнь не смог бы расплатиться. В соответствии с дополнениями, внесенными в статью 400 ТК, теперь будет учитываться только реальный ущерб (за исключением штрафов, взыскиваемых с нанимателя).

Кроме того, появилась норма, которая устраняет дискриминацию по возрасту. Ранее работающие пенсионеры были лишены компенсации, которая полагается работникам при увольнении из-за несоблюдения нанимателем законодательства о труде, коллективного договора, контракта. Теперь предусматривается распространение минимальной компенсации в размере трех среднемесячных зарплат и на эту категорию работников.

В новой редакции изложена статья 365 «Сфера действия коллективного договора, соглаше-

180

ЧАСОВ

таково
максимально
возможное
количество
сверхурочных
работ в год в
новой редакции
Трудового кодекса
Республики
Беларусь.

ния». На всех работников будут распространяться положения коллективного договора о рабочем времени и времени отдыха, регулировании внутреннего трудового распорядка, нормах труда, формах, системах и размерах его оплаты, сроках выплаты и порядке индексации заработной платы, об охране труда, а также гарантиях и компенсациях, предоставляемых в соответствии с законодательством. Наниматель и профсоюз вправе предусмотреть в коллективном договоре порядок и условия распространения действия других его положений на работников, которые не являются членами профсоюза и от имени которых он не заключался.

Изменения коснулись и статьи 135 ТК, регламентирующей

дополнительные социальные перерывы работникам, которые исполняют свои должностные обязанности на открытом воздухе или в закрытых необогреваемых помещениях. Предыдущая редакция статьи предусматривала предоставление этих перерывов исключительно зимой, а ведь холодно бывает и в ноябре, и в марте. На основании установленных санитарных норм и нормативных документов Минздрава профсоюзам удалось изменить слово «зимой» на формулировку «в холодный период года». Это определение подразумевает промежуток времени, характеризуемый среднесуточной температурой наружного воздуха +10°C.

В ТК внесено дополнение, в соответствии с которым общая продолжительность простоев не может превышать суммарно 6 месяцев в течение календарного года. Временный перевод в случае простоя должен производиться с учетом квалификации, должности служащего (профессии рабочего) на все время простоя у того же нанимателя или на срок до одного месяца к другому нанимателю, но в той же местности.

Урегулирован и порядок компенсации работнику при выезде в служебную командировку или возвращении из нее в свой выходной день.

В настоящее время при выезде в командировку в выходной день сохраняются зарплата и доплата за работу в выходной. Вместо доплаты работник может попросить дополнительный не-

оплачиваемый день отдыха. Однако наниматели зачастую эти дни предоставляют не сразу, и отгулы накапливаются годами. По инициативе Федерации профсоюзов в Трудовом кодексе появилась норма, в соответствии с которой такой день отдыха предоставляется не позднее месяца, следующего за месяцем, в котором работник находился в служебной командировке.

Изменения также коснулись размера выходного пособия в случае увольнения работника по причине отказа от продолжения работы в связи с изменением существенных условий труда, которое выразилось в установлении работнику неполного рабочего времени, менее половины нормальной продолжительности. Согласно новой редакции статьи 48 Трудового кодекса размер пособия в указанном случае составит не менее одного среднемесячного заработка.

Профсоюзам также удалось заблокировать несколько невыгодных для работников инициатив, выдвинутых соавторами законопроекта. В частности, предлагалось уменьшить срок предупреждения работника об изменении существенных условий труда с 30 до 7 дней. Профсоюзы выступили против: за такое время человек, если он не согласен с изменениями, просто не успеет найти новую работу.

Еще одна инициатива касалась лимита сверхурочных работ – предлагалось его увеличить. Профсоюзы выступили категорически против такого предложения, поскольку это может привести к тому, что люди будут не в состоянии нормально отдыхать и восстанавливаться после работы. Сегодня максимально возможное количество сверхурочных работ – 10 часов в неделю, 180 – в год, не более 12 часов – в день. За каждый час сверхурочной работы, помимо начисления заработной платы, производится доплата. И эти параметры остаются в силе.

Наниматели предлагали не устанавливать предельное количество дней неоплачиваемого или частично оплачиваемого отпуска для членов коллектива, если предприятие временно останавливает работу. Профсоюзы, опасаясь злоупотреблений, выступили против этой инициативы и настаивали на том, чтобы это время было ограничено.

В целом при работе над изменениями и дополнениями в Трудовой кодекс удалось достичь баланса интересов. Основная часть их вступила в силу 28 января 2020 года. Однако принятие обновленного ТК – лишь начало пути. Профсоюзы будут осуществлять общественный контроль и отслеживать его применение на практике.

Елена ГИРО, ведущий специалист по социально-экономической работе БелПрофТранса
Наталья ШПАКОВСКАЯ, правовой инспектор труда БелПрофТранса

Самый крупный – наш, или Ресурсы как объект конкуренции

Инвестиции в транспортный комплекс республики продолжают демонстрировать устойчивый рост. В конце 2019 года между белорусским правительством и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) было подписано самое крупное за всю историю сотрудничества Беларуси с этой международной финансовой организацией кредитное соглашение – в дорожной сфере. Инвестиции в размере 259 млн евро выделены на масштабный проект по реконструкции 12 мостов и участка автомагистрали М3. При этом сделки банка в секторе транспорта и инфраструктуры на сегодняшний день достигают уже порядка одной трети его портфеля в нашей стране.

Александр ПИВОВАРСКИЙ пост главы представительства ЕБРР в Беларуси занимает с 2016 года. Подводя итоги своей работы в Минске за этот период, он рассказал в интервью обозревателю «ТВ» **Инесе ГЕРМАНЧУК**, как развивалось партнерство банка с правительством республики, а также какие новые проекты в транспортном секторе могут получить поддержку в будущем.



ЕСТЬ АКТИВНЫЙ ДИАЛОГ!

– Александр, в прошлом году в Лондоне премьер-министр Сергей Румас на встрече с президентом ЕБРР Сумой Чакрабартти подписали несколько документов по расширению сотрудничества. Позже глава правительства принял участие в инвестиционном саммите ЕБРР, а в декабре в Минске была заключена крупная сделка в инфраструктурной сфере. Вы согласны, что череда прошедших встреч свидетельствует о высокой интенсивности взаимодействия страны с банком?

– С Республикой Беларусь у нас действительно довольно активная деловая программа. Нам всегда есть что обсудить в плане развития сотрудничества. За последние несколько лет президент банка посетил страну трижды, а следующий его визит в Минск запланирован на февраль нынешнего года.

Что касается подписанного недавно проекта по модернизации ряда мостов республиканского значения и отрезка автотрассы М3, нужно сказать, что для банка он тоже является

одним из самых крупных. Проектов с таким объемом финансирования у нас в целом не так много, а в Беларуси – особенно.

Для поддержания диалога со странами ЕБРР регулярно проводит региональные встречи с их представителями. Состоявшийся в ноябре прошлого года в Лондоне инвестиционный саммит для стран – участниц «Восточного партнерства» стал первой такой встречей для нашего региона. Чтобы привлечь к себе внимание инвесторов, каждая страна должна была рассказать, почему именно на нее стоит обратить внимание. И Беларусь, у которой есть много привлекательных моментов, в этом контексте выделяется довольно выгодно.

Наш банк финансирует в том числе суверенные сделки с государством, которые из-за фиксированной низкой кредитной маржи и длительных сроков погашения выгодны большинству стран. На самом деле на международном рынке существует не так много финансовых организаций, готовых предоставлять средства в таком объеме и на таких условиях. И недавно под-

писанный проект в дорожной сфере говорит о том, что Беларусь заинтересована привлекать такого рода ресурсы, готова конкурировать за них.

транспортной инфраструктуры непростая, но интересная. Первые проекты в этом секторе экономики были еще в девяностых годах, после чего случился

Следующее партнерское взаимодействие с белорусским правительством может проявиться в сфере железнодорожного транспорта. Недавно премьер-министр Сергей Румас на встрече с первым вице-президентом ЕБРР Юргеном Ригтеринком предложил банку принять участие в строительстве железной дороги из Минска в индустриальный парк «Великий камень», которая должна улучшить сообщение Национального аэропорта со столицей.

– У Беларуси и ЕБРР довольно широкая сфера сотрудничества. Какие наиболее интересные проекты в транспортной отрасли сегодня уже воплощены в жизнь?

– История нашего сотрудничества в сфере дорожной и

длительный перерыв. Многие годы стратегия работы банка в республике была направлена только на развитие частного сектора. В 2016 году, когда я возглавил представительство банка, сделки в нем составляли более 90% портфеля.

Однако, начиная с этого периода, благодаря активным усилиям белорусского правительства мы смогли изменить нашу стратегию, расширив ее на работу с государственным сектором. Речь идет прежде всего о проектах, содержащих некий элемент реформирования, предполагающих коммерциализацию деятельности. И на сегодняшний день портфель банка очень изменился. Несмотря на то что частный сектор по-прежнему остается ведущим, подписанные инфраструктурные проекты, практически все из которых – сделки с государством, занимают в нем порядка одной трети.

Первым крупным инфраструктурным проектом стала реконструкция участка второй кольцевой дороги Р80 в Минске (сумма инвестиций – более 40 млн евро). Причем реализован он был в очень короткие сроки: от возникновения идеи до завершения строительства прошло не более двух лет.

К числу наиболее интересных проектов в частном секторе можно также отнести инвестиции в предприятие ЗАО «Штадлер-Минск» в 2013–2016 годах (в общей сумме около 30 млн евро). Подвижной состав, который производится сегодня в Фаниполе, активно эксплуатируется как в Беларуси, так и за ее пределами.

СОЦИАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

– Наряду с важными для страны проектами по реконструкции водоканалов внимание банка приковано и к дорожной отрасли. Во всяком случае, самый крупный займ достался именно ей. Почему?

– Во-первых, Беларусь является транзитным государством, для которого крайне важно с коммерческой точки зрения наращивать свой транзитный потенциал. Во-вторых, качество дорог влияет на скорость передвижения, что играет немаловажную роль в развитии бизнес-контактов между регионами страны и ее экономики в целом. И, в-третьих, современные автомобильные и железные дороги, при строительстве которых используются новейшие методы защиты, способствуют снижению числа ДТП и повышению безопасности граждан. Все эти составляющие, безусловно, учитываются нами в каждом совместном проекте.

Идеи проектов подает правительство в соответствии с их приоритетностью для страны. Банк же, в свою очередь, обращает внимание на социальные и природоохранные аспекты. Все финансируемые нами проекты имеют высокую социальную возвратность, а также призваны внедрять лучшие международные экологические стандарты.

390
млн евро

составил новый годовой объем операций: на такую сумму было подписано проектов в прошлом году. При этом портфель банка в Беларуси (т. е. все подписанные и действительные проекты) достиг на сегодняшний день почти 1 млрд евро. Общий объем инвестиций за весь период работы банка в республике превысил 2,8 млрд евро.

Поэтому одной из наиболее важных сфер в Беларуси, в которой мы принимаем участие, это жилищно-коммунальное хозяйство. С помощью средств банка ведется реконструкция водоканалов в нескольких городах республики, реализуется пилотный проект «Чистая вода Витебской области» по строительству станций обезжелезивания для обеспечения этого региона чистой водой.

Подписанный проект по реконструкции мостов и автотрассы родился вскоре после инцидента с мостом на Припяти и также быстро был утвержден. Мы сразу откликнулись на предложение принять в нем участие, когда стало известно, что в Беларуси есть целый ряд мостов, требующих срочного капитального ремонта. В принципе, банк всегда старается быстро продвигаться в работе над проектом от момента возникновения идеи к началу ее реализации. Кстати, одной из отличительных черт транспортно-инфраструктурного сектора является то, что потребности у него большие, а проекты – дорогостоящие.

ГЧП: УДАЧНЫЙ СТАРТ

– Выступая на форуме в рамках Белорусской транспортной недели – 2019, вы сказали, что большой интерес для банка представляет проект по реконструкции трассы М10 – первый в республике основанный на

принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Расскажите об участии банка в нем.

– Фискальные ресурсы или бюджетные ресурсы государства в большинстве стран сегодня ограничены, значительные средства сосредоточены в основном у частных инвесторов. Задачей банка является создание механизма для их привлечения, а именно взять на себя часть рисков по тому или иному проекту. При этом процедура государственно-частного партнерства сама по себе предусматривает возможность структурировать вовлеченность инвесторов. В некоторых странах таким образом строятся, например, специализированные госпитали, реализуются проекты в сфере ЖКХ и многие другие. И, наверное, неудивительно, что в Беларуси как транзитном государстве первым проектом ГЧП стала именно дорога.

Нужно сказать, что создание первого такого проекта требует огромных усилий. Разработка необходимой законодательной базы уже сама по себе является серьезной инвестицией времени. Поэтому разработка таких документов – это отдельное направление работы банка. С этой целью ЕБРР был создан специальный фонд для финансирования подготовки инфраструктурных проектов, часть затрат которого, как ожидается, будет возвращаться инвестором после того, как проект начнет реально приносить деньги.

Вместе с тем необходимо проводить большую работу по привлечению внимания зарубежных инвесторов, чтобы во всеуслышание заявить: обратитесь внимание, в Беларуси теперь тоже есть система ГЧП! В январе прошлого года банк развития провел в Лондоне так называемый road show белорусского пилотного проекта ГЧП, по итогам которого заявки на участие в конкурсе подали 8 международных консорциумов из разных стран, что мы считаем очень хорошим результатом.

Надеемся, проект завершится выбором надежного партнера, готовы даже поддержать его в вопросе финансирования. И тогда это будет уже наш первый негосударственный инфраструктурный проект в Беларуси, поскольку банк будет финансировать частного игрока.

– Первый проект ГЧП в дорожной сфере получил довольно удачный старт. Были ли опасения по поводу его востребованности у инвесторов и какие преимущества он дает стране?

– Конечно, были некоторые переживания, что к первому такому проекту не проявит интерес достаточное количество желающих принять в нем участие. Поэтому необходимо было создать для них очень привлекательные условия. Часть ри-

сков, связанных с реализацией проекта, берет на себя правительство. Потом, когда Беларусь заработает репутацию надежного партнера в ГЧП, эти риски можно будет переложить на плечи инвесторов.

Безусловно, полученный нами результат говорит о том, что у Беларуси есть потенциал привлечения инвестиций даже из тех регионов мира, откуда они раньше никогда не приходили. Вероятно, правительство оценит эффективность такого метода привлечения инвесторов, который, по сути, меняет логику работы всего сектора. Инвестор берет на себя обязательства строить и затем эксплуатировать на протяжении многих лет дорогу и после в качественном состоянии передать ее стране. Таким образом появится возможность сравнить, как сегодня работает традиционный подход и во сколько это обходится государству.

Так или иначе, но интерес со стороны потенциальных инвесторов есть. Сохранится ли он в дальнейшем – этот вопрос пока остается открытым.

ЕБРР – многосторонний банк, содействующий развитию частного сектора и предпринимательской инициативы в 38 экономиках на трех континентах. Акционерами банка являются 69 стран, а также Европейский союз и Европейский инвестиционный банк. В настоящее время ЕБРР – крупнейший инвестор в экономику Беларуси. Во всей своей деятельности банк неизменно руководствуется стремлением содействовать экологически и социально здоровому, а также устойчивому развитию стран.

ВНЕДРЯТЬ НОВЫЕ ПОДХОДЫ

– В каких новых проектах в транспортном секторе ЕБРР готов оказывать поддержку Беларуси?

– Следующее партнерское взаимодействие с белорусским правительством может проявиться в сфере железнодорожного транспорта. Недавно премьер-министр Сергей Румас на встрече с первым вице-президентом ЕБРР Юргеном Ригтеринком предложил банку принять участие в строительстве железной дороги из Минска в индустриальный парк «Великий камень», которая должна улучшить сообщение Национального аэропорта со столицей. Думаю, это интересная тема для обсуждения на нынешний год.

Мы также ведем диалог по поводу внедрения эффективных методов управления региональными аэропортами. Возможно, в Беларуси рассма-

тривается возможность привлечения частных инвесторов к их развитию по системе, схожей с ГЧП. С помощью консультантов мирового уровня банк провел аналитическое исследование с целью определить варианты коммерциализации деятельности небольших аэропортов и каким потенциалом они обладают для привлечения инвестора. Результаты исследования в виде доклада были направлены правительству.

– Объем инвестиций Европейского банка реконструкции и развития в экономику страны в 2019 году достиг очередного максимума – свыше 390 млн евро. В 2018-м двусторонние сделки были заключены на сумму 360 млн евро. Что способствует наращиванию инвестиций в частный и государственный секторы экономики?

– Цифра около 400 млн евро – это наш новый годовой объем операций. На такую сумму были подписаны новые проекты в прошлом году. При этом портфель банка в Беларуси (т. е. все подписанные и действительные проекты) до-

стиг на сегодняшний день почти 1 млрд евро. Общий объем инвестиций за весь период работы банка в республике превысил 2,8 млрд евро.

Чтобы удерживать взятую в нашем сотрудничестве планку в дальнейшем, а значительная часть сделок заключается сегодня в госсекторе, правительству необходимо инициировать, допустить, новые проекты ГЧП как в транспортной, так и в других отраслях. В данном случае мы говорим о внедрении новых подходов в организации госсектора и корпоративном управлении государственными компаниями, которые основываются на идее коммерциализации и конкуренции. Ведь Европейский банк реконструкции и развития – не просто банк, который дает деньги, но и как партнер, готовый помогать внедрять лучшие международные практики в государственный сектор экономики, чтобы сделать его более гибким и эффективным.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

ПОТЕНЦИАЛ

ЦУР:
цель номер
девять

В 2015 году на саммите Организации Объединенных Наций была принята Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в которой закреплены 17 Целей устойчивого развития. ЦУР – это стратегия человечества, направленная на формирование условий для развития его потенциала, роста уровня и качества жизни людей. Поставив свою подпись под историческим документом, Президент нашей страны подтвердил стремление Беларуси к достижению ЦУР.

Республикой Беларусь предпринят ряд важных шагов для реализации повестки-2030. Утверждена Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития. Учрежден пост Национального координатора по достижению Целей устойчивого развития. Сформирован Совет по устойчивому развитию. Разработан план мероприятий на 2019–2020 годы, в котором четко распределены функции всех органов госуправления.

Перед Министерством транспорта и коммуникаций поставлена задача развивать качественную, надежную, устойчивую транспортную инфраструктуру, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа к ней для всех. В связи с этим в области транспорта определены два индикатора для формирования национальных показателей по достижению цели 9: «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновации».

План на 2019 год предусматривал выполнение Минтрансом трех значимых мероприятий.

Это утверждение Концепции развития транспортной отрасли до 2030 года, разработка Концепции развития гражданской авиации до 2025 года и Стратегии развития системы обеспечения безопасности транспортной деятельности на 2021–2025 годы.

– Все эти мероприятия реализованы, – говорит начальник управления экономики главного управления экономики и финансов Минтранса Людмила Дубешко. Именно это управление определено координатором выполнения плана по устойчивому развитию. – Обе концепции развития (транспортной отрасли в целом и гражданской авиации) уже утверждены коллегией Минтранса. Что касается Стратегии развития системы обеспечения безопасности транспортной деятельности, то она недавно была представлена в министерство на рассмотрение. Разработкой занимался БелНИИТ «Транстехника».

Все три документа ориентированы на достижение глобальных целей устойчивого развития. В основу положен системный подход, предусма-



тривающий взаимодействие социального, экономического и экологического компонентов Национальной стратегии устойчивого развития. Стратегия развития системы обеспечения безопасности транспортной деятельности, кроме того, определяет основные направления повышения безопасности разных видов транспорта, снижения уровня аварийности и тяжести последствий транспортных происшествий, уменьшения числа погибших и травмированных, минимизации загрязнения окружающей среды и других негативных факторов, связанных с транспортной деятельностью.

Людмила Александровна подчеркивает, что Минтранс работает в направлении устойчивого развития именно транспортной отрасли. Деятельность ведомства по достижению ЦУР осуществляется в соответствии с госпрограммами – по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы и развитию транспортного комплекса страны на 2016–2020 годы.

Так, по предварительным данным, в прошлом году в рамках реализации программы по развитию и содержанию автомобильных дорог были выполнены 18 из 20 показателей. В частности, удельный вес авто-

магистралей с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования увеличился до 86,8%. Плотность автомагистралей общего пользования с твердым покрытием на 1000 кв. км территории республики составила 363,7 км. Текущий ремонт выполнен более чем на 1216 км автодорог этой категории при задании 600 км; отремонтировано 1579,3 пог. м мостов (задание – 1000 пог. м). Капитально отремонтировано 26,1 км республиканских автомагистралей (при задании 15 км) и 311,5 пог. м мостов на них (вместо запланированных 200 пог. м).

Отличные показатели и по развитию местных дорог. При плане 1702,2 км текущий ремонт выполнен на 1947,3 км, а капитальный – на 134,9 км (план – 122,1 км). Реконструировано 17,7 км местных автомобильных дорог при задании 7,9 км.

Информацию о результатах реализации госпрограммы по развитию и содержанию автодорог можно было бы дополнить перечнем реконструированных за последний год дорожных объектов, данными об обустройстве обновленных дорог Беларуси элементами интеллектуальных транспортных систем... Для достижения Целей устойчивого развития в нашей стране делается действительно очень много. И делалось всегда. Неслучайно в одном из выступлений глава государства заметил, что задачи повестки-2030 были поставлены в Беларуси на государственном уровне задолго до ее принятия.

Другими словами, но о том же говорила и моя собеседница:

– Работа нашей транспортной отрасли всегда была и будет направлена на обеспечение безопасности, высокого качества и доступности транспортных услуг для всего населения страны.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ВЕЗЕМ! По электронным накладным

Окончание. Начало на стр. 3

Для возможности использования электронных накладных у субъекта хозяйствования должны быть соответствующие программные, технические средства и наличие электронной цифровой подписи (ЭЦП). Создание, передача и получение электронных документов осуществляются через систему электронного обмена данными (Electronic Data Interchange – EDI).

Транспортные и иные документы, в том числе e-CMR, считаются созданными и приобретают юридическую силу, если: – подписаны ЭЦП ответствен-

ных лиц участников электронного документооборота, выработанной в соответствии с национальным законодательством государства – члена Евразийского экономического союза;

– переданы из Беларуси и (или) получены в республике через EDI-провайдеров;

– установлено доверие к ЭЦП, а также транспортному и иному документу национальным оператором доверенной третьей стороны по признанию подлинности электронных документов при межгосударственном электронном взаимодействии в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Перечень сведений и реквизитов, обязательных для отражения в ТТН и ТН в виде электронных документов, устанавливается Министерством финансов, а в e-CMR – Министерством транспорта и коммуникаций.

Информация об электронных документах предоставляется налоговым и таможенным органам посредством удаленного доступа к информационной системе электронного документооборота.

Постановлением № 940 также определены порядок идентификации участников электронного документооборота;

механизмы подтверждения полномочий ответственных лиц на подписание электронных документов; требования, предъявляемые к EDI-провайдеру; порядок соблюдения EDI-провайдерами конфиденциальности при работе с информационной системой электронного документооборота.

● Национальным оператором доверенной третьей стороны по признанию подлинности электронных документов при межгосударственном электронном взаимодействии Указом Президента Республики Беларусь от 08.11.2011 № 515 «О некоторых вопросах развития

информационного общества в Республике Беларусь» признано РУП «Национальный центр электронных услуг».

● EDI (Electronic Data Interchange) – серия стандартов и конвенций по передаче структурированной цифровой информации между организациями, основанная на определенных регламентах и форматах передаваемых сообщений. Платформа EDI стандартизирована, гарантирует доставку документа, позволяет использовать ЭЦП и имеет ряд других преимуществ.

Подготовил
Александр МИХАЙЛОВ

Интеллектуальная транспортная система сегодня является необходимой составляющей современной автомагистрали. Есть она и на дорогах Беларуси. Ее компоненты начали активно внедряться на автомобильных дорогах нашей страны с 2002 года.

Магистралли с интеллектом



В минувшем году в рамках развития интеллектуальных транспортных систем на дорогах Беларуси РУП «Белдорсвязь» на М6 и Р80 установило 14 дорожно-измерительных станций, 51 точку видеонаблюдения, 20 информационных табло.

В 2020 году специалистами предприятия планируется дальнейшее развитие интеллектуальных транспортных систем в виде системы управления содержанием и безопасности дорожного движения на автодорогах Р53, Р122, М3 (участок Логойск – Плещеницы), на всем протяжении дороги М7. Такие элементы, как дорожные измерительные станции и точки видеонаблюдения, появятся по-

сле реконструкции мостов и путепроводов.

На сегодняшний момент разработана проектная документация на внедрение компонентов интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах М10, Р46, Юго-Западный обход г. Могилева. В рамках реконструкции транзитного коридора М6 на базе РУП «Белдорцентр» в ближайшее время будет создан центр управления движением. Это позволит улучшить транспортное сообщение и повысить безопасность дорожного движения.

В настоящее время компоненты интеллектуальных транспортных систем присутствуют на республиканских ав-

томобильных дорогах М2, М4, М5, М6, М14, Р1, Р80, частично – на М1, М8, Р23.

Всего в дорожном хозяйстве страны используются 113 дорожно-измерительных станций, 127 информационных табло, около 400 точек видеонаблюдения, 79 – учета интенсивности движения, 150 рабочих станций в ДЭУ и ЛДД, почти 3000 радиостанций различных типов, более 1700 единиц техники в дорожном хозяйстве оборудовано устройствами мониторинга транспорта. На базе волоконно-оптической линии связи создана высокоскоростная сеть передачи данных, активно идет развитие корпоративной телефонной сети.

С 1 ноября на предприятиях республиканских автомобильных дорог организовано круглосуточное дежурство для сбора оперативной информации по автомобильным дорогам, своевременного реагирования на дорожную обстановку и организации работ.

Для обеспечения безаварийного и бесперебойного проезда автотранспорта по республиканским автодорогам в распоряжении предприятий республиканского дорожного хозяйства более чем 276 тыс. тонн песчано-соляной смеси и 95 тыс. тонн чистой соли. С начала зимнего периода для обработки дорожного покрытия израсходовано свыше 102 тыс. тонн песчано-соляной смеси и 70 тыс. тонн чистой соли. Парк специальной дорожной техники, применяющейся для очистки республиканских автодорог от снега и льда, насчитывает 1671 единицу.

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 27 января, с 1 января на республиканских дорогах произошло 58 учетных ДТП, в которых погибло 19 человек и 57 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 64 ДТП, в которых погибло 11 и было ранено 69 человек.

Дорожные службы обращаются к участникам движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, особенно в местах производства работ. Напоминаем о наличии единого короткого номера диспетчерских служб республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, можно сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции дорожных служб республиканского дорожного хозяйства, то она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

Выше всех

В Беларуси в 2019-м введено в эксплуатацию 17 лесохозяйственных дорог общей протяженностью свыше 100 километров. За последние 10 лет только силами лесхозов проложено около тысячи километров лесохозяйственных дорог. Более 40 километров построено в Витебской области. Это самый высокий показатель в стране.

Лесные дороги строились в Бегомльском, Городокском, Лепельском, Оршанском, Полоцком, Поставском и Ушачском лесхозах. Объемы строительства таких дорог регулируются действующей Государственной программой «Белорусский лес». Увеличение протяженности транспортной сети в лесном массиве обусловлено необходимостью освоения ежегодно увеличивающейся расчетной лесосеки, своевременного проведения лесовосстановительных работ и мероприятий по борьбе с болезнями и вредителями леса, ликвидации лесных пожаров.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ДБ»

Контроль вам в помощь!

Они выполняют одну общую работу. Вот только роль у каждого своя. РУП «Минскавтодор-Центр» осуществляет функции заказчика реконструкции и строительства магистральных и республиканских автодорог. Госстройнадзор контролирует все действия заказчика и, конечно же, подрядчиков.



Автодорога М3 Минск – Витебск. Декабрь 2019 года.

Результат этого взаимодействия – красивые, надежные и безопасные автомобильные дороги, которые пролегли по территории современной Беларуси, и искусственные сооружения на них. М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), Р80 Слобода – Паперня, Р58 Минск – Калачи – Мядель, Р23 Минск – Слуцк – Микашевичи, вторая кольцевая автодорога вокруг Минска... И это только последние из реализованных проектов.

Осенью прошлого года РУП «Минскавтодор-Центр» приступило к реализации двух очередных. По параметрам I категории реконструируются автодороги М3 Минск – Витебск, км 56 – км 64, и Р53 Слобода – Новосады, км 1,85 – км 6,6. Объем кредитных ресурсов, выделенных Банком развития Республики Беларусь на финансирование первого из объектов, составляет 45 млн рублей. Финансирование второго осуществляется за счет средств республиканского бюджета. Выделено 10 млн рублей. Этого явно недостаточно для завершения работ на участке в полном объеме. Поэтому Минтранс проводит переговоры с Банком развития Республики Беларусь о выделении кредита в размере 32 млн рублей. Это особенно важно в свете инициативы столичного облисполкома о продлении реконструируемого участка до Смолевичей. Правда, пока окончательное решение по этому вопросу не принято.

Работы на обоих объектах были начаты практически одновременно – в

октябре прошлого года. Завершить их РУП «Минскавтодор-Центр» планирует на протяжении 2020-го.

О масштабах сделанного лучше слов говорят цифры: только на Р53 вырублено более 3530 деревьев, снято 21 320 кубов растительного грунта, устроено четыре объезда...

– Сейчас занимаемся устройством земляного полотна, укладкой водопропускных труб, отсыпаем развязки, переносим линии газо- и водопроводов, электропередачи, сетей связи, – рассказал главный инженер РУП «Минскавтодор-Центр» Сергей Исаков. – Это чисто подготовительные работы для того, чтобы в апреле мы могли выйти на оба объекта с бетоноукладочными комплексами и начали устройство цементобетонного покрытия.

На заседаниях оперативного штаба практически еженедельно присутствуют представители специализированной инспекции Департамента контроля и надзора за строительством Госкомстандарта, которые мониторят ход выполнения строительных работ. Регулярные встречи с заказчиком и подрядчиками позволяют не только быть в курсе всех дел на объектах, но и оперативно поднимать и решать острые вопросы, а также контролировать их исполнение.

– В принципе, у нас одна постоянная задача – контроль за соблюдением участниками строительства своих функций, исполнением проектных решений и обязательств в соответствии с действующими нормативными документами, – поясняет заместитель начальника надзорного органа Андрей Поливода. – Инспектируется весь комплекс строительных работ, которые предусмотрены проектной документацией. Параллельно в наши обязанности входит выявление дефектов, влияющих на эксплуатационную надежность, безопасность сооружений. В этом случае работы могут быть приостановлены до полного устранения несоответствий. Как бы странно это ни звучало, мы помогаем заказчику и подрядчику увидеть недочеты, допущенные по той или иной причине, и своевременно их устранить без нарушений, которые в будущем могут привести к нежелательным последствиям.

Специализированная инспекция ведет объект от начала регистрации до момента сдачи в эксплуатацию. Это последний из государственных органов, который выдает заключение перед подписанием акта ввода.

Специалисты Госстройнадзора утверждают, что самый сложный период – это начало строительства. Именно в это всег-

да немножко сумбурное время возникает больше всего вопросов и замечаний. Трассы М3 и Р53 не стали исключением.

– Но сейчас уже стройка идет размеренным и довольно хорошим темпом, – дает оценку Андрей Поливода. – Мелкие замечания есть, но они легкоустраняемы. С «Минскавтодор-Центром» нам всегда удается найти взаимопонимание.

Главный инженер организации-заказчика в свою очередь подчеркивает очень тесный характер взаимодействия с надзорным органом:

– В процессе строительства у нас идет постоянная совместная работа, в ходе которой решаются все возникающие вопросы. Благодаря замечаниям и предписаниям, выдаваемым Госстройнадзором, по завершении работ, по сути, не остается никаких проблем, которые могли бы препятствовать выдаче положительного заключения по объекту.

Сергей Исаков не может не отметить высокий уровень профессиональной подготовки специалистов инспекции, которые обладают глубокими познаниями в дорожном и мостовом строительстве. Это неудивительно. До прихода в инспекцию все они успели поработать в дорожной отрасли: кто – в подрядной организации, кто – в инженерной, а кто – и на предприятии, выступающем в роли заказчика. И значит, все имеют неплохой опыт работы с техническим надзором.

В 2020-м РУП «Минскавтодор-Центр» начинает и новые стройки. По параметрам первой категории будет реконструирована автодорога М7 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог). Коснется процесс реконструкции и 20 мостовых сооружений на территории всей страны. В планах предприятия на сентябрь–октябрь – определиться с генеральным подрядчиком на выполнение этих работ.

А сразу после регистрации объектов в работу включится и специализированная инспекция Департамента контроля и надзора за строительством. Ведь все должно быть по правилам: заказчик и подрядчики обязаны четко выполнять свои функции, строго соблюдать проектные решения и действовать только в соответствии с законодательством.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»



Автодорога Р53 Слобода – Новосады. Январь 2020 года.

ВETERАНЫ

Какие наши годы

Ветеран труда, почетный железнодорожник, юрист от бога и замечательная женщина Клара БРУЕНКОВА 27 января отметила свое 95-летие.



«Помогай и защищай» – таков негласный профессиональный девиз и жизненное кредо Клары Бруенковой, посвятившей любимому делу более полувека. И действительно, кто-то ей обязан жизнью, а кто-то – во время данным советом, консультацией. Неудивительно, что в юбилей в ее доме много гостей – родных, знакомых, коллег. Но еще больше было телефонных звонков из разных городов от учеников с теплыми словами благодарности.

Юристом от бога называли ее в свое время министр юстиции БССР Александр Зданович. И те, кого с Klarой Александровной свела судьба, ни разу не усомнились в этом.

Несмотря на то что росла девочка в семье железнодорожника, ее профессиональный выбор был очевиден с детства. Названная в честь Клары Цеткин, честная и принципиальная, она с детства мечтала о всеобщей справедливости и была глубоко убеждена в том, что люди должны помогать друг другу. На выбор повлияла и драматическая ситуация, которая произошла в ее семье накануне Великой Отечественной войны. Но об этом позже.

Она выросла в районе Гомеля, где жило немало тружеников стальной магистрали. Атмосферой настоящего братства был пропитан и ее дом, где частенько собирались железнодорожники потолковать о работе, о делах насущных. Время было непростое, семья жила скромно, но на судьбу не роптала. В школе Клара училась отлично, посещала хоровой кружок, отличалась хорошей памятью, знала наизусть поэмы и стихи Александра Пушкина, которые читал ей отец-железнодорожник.

В начале 1940-го в ее дружную семью пришла беда, а в доме поселился страх: был арестован дед Мирон Захарович, которого больше так никто и не увидел. Уже спустя годы,

когда он был реабилитирован, Клара Александровна узнала, что арестовали его по навету соседа. Этот случай еще больше укрепил ее желание посвятить жизнь юриспруденции.

В начале Великой Отечественной девушка не успела эвакуироваться и осталась в оккупированном Гомеле вместе с бабушкой и сестрой. Хорошо помнит, как на город падали первые бомбы, как он горел, как фашисты угоняли молодежь на принудительные работы в Германию, то опасное и голодное время. А еще долгожданный День Победы, который вместе с другими встречали со слезами на глазах.

К 1945-му Клара уже работала машинисткой в Гомельском горисполкоме. Сдав экстерном

экзамены за 10 класс, она поступила в Минский юридический институт. Послевоенные годы были тоже непростые – белорусская столица поднималась из руин. Клара Александровна с теплотой вспоминает студенческие годы, восстановление города, строительство студенческого общежития. Здесь, в Минске, она познакомилась со своим будущим мужем Адамом – студентом этого же вуза. Вместе они прожили 33 года, воспитали дочь Светлану и сына Александра.

После окончания института они получили направления в Витебск. Муж – в областной суд, Клара Александровна – в городскую юридическую консультацию адвокатом, где позже стала заведующей.

Профессиональный дебют стажера-адвоката Бруенковой принес ей известность на всю область. Аргументированная, грамотная защита Клары Александровны убедила судью в смягчении приговора и спасла честь невинного человека.

После избрания мужа членом Верховного Суда БССР семья переехала в Минск, где более 18 лет Клара Александровна про-

отказывала в личных консультациях, добрых, дружеских, мудрых житейских советах. Так было и в управлении дороги, и в Минском отделении, где она работала старшим и ведущим юрисконсультом, начальником юридического отдела. Тогда, помимо помощи в оформлении коммерческих документов, успешной защиты интересов дороги в судах и арбитражах, она вела и общественную юридическую консультацию при райпрофсоже отделения.

Неутомимость, отличная память, верность профессии не смогли удержать женщину на пенсии. Уже через два месяца после выхода на заслуженный отдых вернулась в строй и проработала еще 19 лет в Минском отделении дороги, столичном вагонном участке, окончательно уйдя только в 79 лет, успев передать свой профессиональный опыт многим молодым коллегам. Но при этом участвовала в общественной жизни, являясь членом президиума совета ветеранов Минского отделения. Была отмечена званием «Почетный ветеран» Белорусского общественного объединения ветеранов.

Работа и общественная деятельность помогли смягчить ей тяжесть утрат – потерю сына, затем – дочери. Но, несмотря на жизненные перипетии, Клара Александровна осталась оптимистичным, честным, бескорыстным человеком.

– Какие наши годы, – говорит она. – Да и чего унывать. Я богатая бабушка – пять внуков, одиннадцать правнуков и правнучек. Им и посвятила воспоминания «История моей жизни», в которых рассказала о себе, своей семье.

Ольга ОРЛОВА

УВАЖАЕМАЯ КЛАРА АЛЕКСАНДРОВНА!

Сердечно поздравляем Вас со знаменательной в Вашей жизни датой – 95-летием со дня рождения!

Свыше 50 лет Вы отдали любимому делу, более 30 – Белорусской железной дороге. Ваш опыт и помощь бесценны, Ваш труд, заслуги, неутомимость, преданность профессии достойны уважения. Ваш оптимизм покоряет. Для многих железнодорожников Вы стали хорошим наставником, для многих женщин – второй мамой, которая всегда поможет мудрым советом.

Поздравляем Вас с этим замечательным юбилеем! Желаем Вам большого запаса сил, здоровья и энергии, быть такой же оптимисткой, не унывать, оставаться примером для молодежи. Мира за окошком и уюта в доме, любящих близких и доброй искренней улыбки на Вашем лице.

Коллектив, ветеранская профсоюзная организация Минского отделения Белорусской железной дороги

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Наш путь: цифровизация и инновации

Окончание. Начало на стр. 6

Белорусская магистраль всегда славилась преданными своему делу тружениками. В 2019 году государственных наград и нагрудных знаков Министерства транспорта и коммуникаций удостоены 170

работников железнодорожного транспорта. Трое из них награждены медалью «За трудовые заслуги», один – медалью Франциска Скорины. Нагрудные знаки отличия Минтранса «Ганаровы транспартнік» вручены более 40 труженикам магистрали.

Большое внимание БЖД уделялось проведению Года малой родины. В 2019-м было организовано более 500 мероприятий по наведению порядка на земле и благоустройству населенных пунктов, созданию максимально комфортных условий для проживания. Реконструировались объекты вокзальной инфраструктуры и остановочных пунктов Белорусской железной дороги.

Проводится работа по сохранению богатой истории отечественного железнодорожного транспорта. На магистрали действуют 9 музеев, 18 комнат боевой и трудовой славы, три зала истории (трудовой славы). На их площадях организовывались выставки декоративно-прикладного творчества «Скарбіца нашых дзядоў», а также передвижные фотовы-

ставки, посвященные Году малой родины.

Слаженная система железнодорожного транспорта позволяет успешно обновлять основные фонды и подвижной состав, внедрять передовые технологии, осуществлять модернизацию инфраструктуры, снижать себестоимость перевозок на основе внедрения технологических комплексов с высокой степенью цифровизации процессов управления и, конечно же, обеспечивать безопасность и надежность железнодорожных артерий Беларуси.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»



2014 ГОД

Не успели отшуметь спортивные баталии II Европейских игр, как в Беларуси уже началась активная подготовка к новому первенству – чемпионату мира по хоккею с шайбой, который пройдет в Минске и Риге с 7 по 23 мая 2021 года.

К встрече гостей на достойном уровне, обеспечению безопасного и комфортного транспортного обслуживания участников и болельщиков ЧМ уже сегодня готовятся многие организации нашей отрасли.

Но, несмотря на важные дела, можно найти несколько минут для участия в голосовании за лучшую идею талисмана, который будет сопровождать все мероприятия официальной программы чемпионата, а также разместится на бортах транспортных средств.

Талисман выбираем мы



2015 ГОД

Интересно отметить, что история появления талисманов крупных спортивных мероприятий насчитывает всего 54 года. Самый первый из них – лев Вилли – стал символом чемпионата мира по футболу в Англии в 1966 году. Затем англичан перенял Международный олимпийский комитет, сделав талисманом Игр знаменитые олимпийские кольца.

МОК пошел и несколько дальше. Летом 1968 года неофициальным символом Олимпийских игр в Мексике стал красный ягуар. Первым же официальным талисманом Олимпиады принято считать таксу Вальди, появившуюся на соревнованиях в Мюнхене в 1972 году.

Со временем талисман стал неотъемлемой частью любого крупного спортивного турнира. Появилась и глобальная концепция – он должен отражать дух и самобытность страны, в которой пройдут соревнования. А еще просто обязан понравиться болельщикам, ведь его изображения наносятся на все официальные и рекламные издания организаторов спортивного форума, сувенирную продукцию и, конечно, транспорт, обслуживающий мероприятие.



2018 ГОД

Если говорить о талисманах международных спортивных состязаний, прошедших в нашей стране за последние 10 лет, то их выбор всегда определялся с активным участием болельщиков. Так, в 2014 году символом чемпионата мира по хоккею стал зубр Волат, который олицетворял мощь, динамику и достоинства игры.

История-биография зубра повествовала, что Волат – это заколдованный богатырь, потомок знатного рода, о доблести и бесстрашии которого издавна слагались легенды. Волат без колебаний вступался за слабого, отражал нападки врага на родную землю, а его сила держала неприятеля в страхе. Но однажды жадный монгольский хан, дружный с темными силами, решил найти на него управу и превратил богатыря в мощного зубра. Войска хана были разбиты, но богатырь Волат так и остался зубром.

Что касается символа II Европейских игр 2019 года лисенка Лесика, то история его появления имела очень интригующее начало. Главными требованиями для профессионалов и любителей, решивших принять участие в создании талисмана, было соответствие героя идее слоганов Bright Year, Bright You («Яркий год, яркий ты») и «Час ярких перамог».

В итоге появилась белорусская дизайнерская разработка Лесик. История лисенка очень дружелюбная. Житель белорусских лесов решил найти друзей среди тех, кто приедет в Беларусь, и таким образом подружиться со всей Европой.

Любопытно, что каждый цвет у талисмана был строго продуман: зеленый на футболке – это развитие и гармония, черные шорты – дисциплина и решительность, оранжевая шерстка – жизнерадостность, синие ботинки – несокрушимость. Лесик – спортивный и подтянутый. У него фитнес-браслет, который символизирует здоровый образ жизни белорусов и стремительно развивающиеся в нашей стране высокие технологии.

Вместе с тем зубр Волат и лисенок Лесик стали далеко не единственными талисманами спортивных мероприятий международного уровня, прошедших в Беларуси. В 2015 году символом чемпионата мира по футболу стал ежик Вожык, а талисманом ЧМ среди юниоров и юношей по биатлону выбрали веселого бельчонка Пульку.

В 2016 году на чемпионате мира по гребле на байдарках и каноэ среди юниоров и молодежи до 23 лет участникам помогала молодой человек Василь, а на чемпионате Европы по конькобежному спорту – снеговик-конькобежец. В 2017-м ЧМ по тайландскому боксу представлял парнишка Борец, а в 2018-м IV чемпионат мира среди студентов по конькобежному спорту – талисман ласка Алесь.

Стоит заметить, что в нашей стране символами не всегда становятся рисованные герои. Так, например, на биатлонной «Гонке легенд», которая проводится с участием Дарьи Домрачевой, талисман – только ростовая кукла зайца. А для чемпионата мира по вертолетному спорту белорусы включают в рекламную продукцию собаку с ушами-крыльями или в соответствующей форме.

Что же касается выбора символа предстоящего чемпионата мира по хоккею с шайбой 2021 года, то на конкурс идей талисмана было прислано более

100 заявок от представителей Беларуси и Латвии. По уже сложившейся традиции работы представили как профессиональные художники и студии дизайнера, так и обычные любители хоккея.

На страницах фан-зоны официального сайта Ассоциации «Федерация хоккея Республики Беларусь» вниманию общественности представлены 30 работ, вошедших в шорт-лист конкурса. Чтобы ознакомиться с эскизами изображений и легендами предложенных вариантов, а также стать участником голосования, можно воспользоваться и активными ссылками, размещенными на официальных страницах федерации в социальных сетях.

Нужно отметить, что латвийская сторона тоже проведет конкурс на звание лучшего талисмана по мнению общественности. При этом каждая из стран вправе определить своего фаворита. В нашей голосование стартовало 15 января. Принять в нем участие уже успели более 10 тысяч желающих.

Вместе с тем главный символ предстоящего чемпионата выберет и звездное жюри. С белорусской стороны это наставник минского «Динамо» Михаил Гра-

бовский, четырехкратная олимпийская чемпионка Дарья Домрачева, резидент Comedy Club Андрей Скороход, солист группы «Би-2» Шура, чемпион UFC Андрей «Питбуль» Арловский, олимпийская чемпионка по фристайлу Анна Гуськова, генеральный директор «Беларусьфильма» Владимир Карачевский и председатель ФХБ Геннадий Савилов, с латвийской – президент федерации хоккея Латвии Айгарс Калвитис, телеведущие Арманс Симсонс и Айвис Цериньш, руководитель оргкомитета турнира в Латвии Эдгарс Бунцис, гитарист группы Brainstorm Янис Magic Юбалтс, певец Интарс Бусулис и Каспарс Булс, исполнительный директор мобильного оператора BITE Latvia.

Победитель голосования получит подарки от оргкомитета турнира и приз зрительских симпатий.

54
года

Столько
насчитывает
история
талисманов
крупных
спортивных
мероприятий.



2019 ГОД

2021
ГОД

СОВЕТЫ ВРАЧА

...И позитивной настройкой

Зима, помимо праздников и веселья, приносит травмоопасные ситуации и ряд болезней. Кроме гриппа, ОРВИ, в перечень заболеваний холодного сезона входят и сердечно-сосудистые. Согласно статистике, они обостряются в два раза чаще, чем в другое время года.



В холодную погоду сердце вынуждено работать интенсивнее. Естественной реакцией организма на холод после прогулок на морозе является румянец. Он представляет собой рефлекторное сужение кровеносных сосудов, в процессе которого происходит отток крови от поверхности тела, поэтому повышается кровяное давление и вместе с ним – нагрузка на сердце. Это риск инфаркта миокарда.

Зимой сердце перекачивает больше крови, чтобы согреть организм, пульс учащается, и на этом фоне могут обостряться разные заболевания сердечно-сосудистой системы. Спазм сосудов во время морозов иногда захватывает и коронарные артерии. И если у человека ишемическая болезнь сердца, при которой просвет сосудов сужен за счет атеросклеротических бляшек, спазм может привести к полному перекрытию кровотока.

Серьезное ухудшение состояния людей с заболеваниями сердечно-сосудистой системы вызывает повышенная физическая нагрузка во время уборки снега. Испытанием для сердца становится даже обычная ходьба в быстром ритме зимой: достаточно тяжелая верхняя одежда может сковывать грудную клетку и мешать полноценному дыханию.

Одно из требований первичных мер профилактики заболеваний сердечно-сосудистой системы, инфаркта – кардинальное изменение образа жизни для поддержания работоспособности миокарда и замедления развития патологического процесса. Вторичные мероприятия необходимы для предотвращения повторных приступов и базируются на лекарственной терапии с возможным применением народных способов лечения.

Основными принципами профилактики инфаркта миокарда являются отказ от курения и злоупотребления алкоголем, коррекция рациона питания, контроль состояния здоровья и его показателей, постепенное увеличение физических нагрузок, прием назначенных доктором препаратов. И, конечно же, позитивной настройкой.

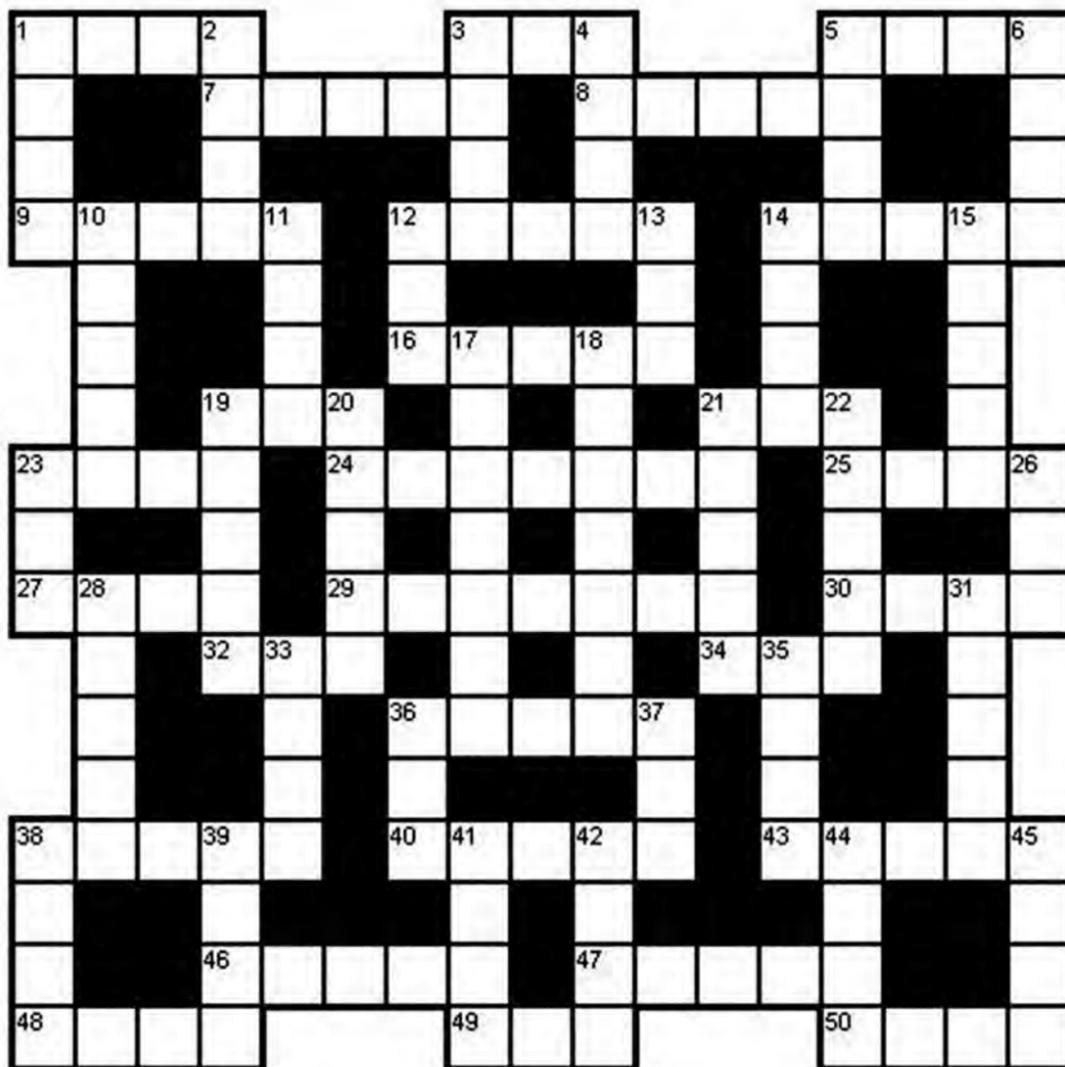
Людмила НОВИК, врач-валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

КРОССВОРД

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Подлинная фамилия Пабло Пикассо. 3. Удивительные способности. 5. Инструмент для шитья. 7. Немецкий боевой топор. 8. Автор сценариев индийских фильмов «Бродяга», «Господин 420». 9. Персонаж трагедии Александра Пушкина «Каменный гость». 12. Река в Бразилии, правый приток Амазонки. 14. Большая хищная птица семейства ястребиных, живущая около воды. 16. На бору, на юру, стоят старички-красношляпники (загадка). 19. Немецкий гений, вдохновивший поляка Ярослава Ивашкевича на написание монографии. 21. Лучший исполнитель партии мистера Икса. 23. За свои повадки барракуда заслужила прозвище «морской ...». 24. Любимый из идолов острова Пасхи, или тот, кто стоит в задумчивости. 25. Река в Сербии. 27. Хлопчатобумажная или шелковая ткань. 29. Часть чего-нибудь, как излишек, избыток. 30. Часть теннисной ракетки, на которой крепят струны. 32. В системе церковных ладов – обозначение лада. 34. Крупный боковой отросток ствола дерева. 36. Беспорядочное и шумное скопление людей. 38. Река в Беларуси. 40. Звезда, небесное тело. 43. Русский крейсер, героически погибший в 1904 году в бою с четырьмя японскими крейсерами. 46. Марк ... – французский живописец, график, выходец из Витебска. 47. Малайский нож с клинком, имеющим двойной изгиб. 48. Название крестной матери по отношению к родителям крестника и к крестному отцу. 49. Торговля крупными партиями товара. 50. Нечасто встречающееся мужское имя, дающее повод его хозяину называть себя Божьим ставленником.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Команда Хулио Иглесиаса. 2. Лекарственное сено. 3. Столица Индии. 4. Категория, разряд. 5. Так древние греки называли реку Дунай. 6. Полуостров, у которого происходила морская битва в 1807 году между русской и турецкой эскадрами. 10. Признак невиновности. 11. Любимая жена пророка Мухаммеда. 12. Движение ноги при ходьбе. 13. Мужская гордость Семена Буденного. 14. Глубокая яма на дне реки или озера, водоворот на глубоком месте. 15. Имя няни Александра Пушкина. 17. Аппарат для размножения рукописей. 18. Конец троса для крепления судовых катеров и шлюпок. 19. Город в Беларуси, областной центр на реке Мухавец при впадении ее в Западный Буг. 20. Один из семи греческих мудрецов. 21. Минерал, разновидность агата. 22. Ловушка для зверей, капкан простейшей конструкции. 23. Один из главных богов скандинавской мифологии, бог грома, бури и плодородия. 26. Единица ионизирующего излучения. 28. Владимир ... – российский гельминтолог, академик. 31. Парнокопытное животное семейства жирафов. 33. Животное, дающее человеку теплую одежду и обувь. 35. Он может быть головным или нарядным. 36. Маленькая жалящая «торпеда». 37. Кустарник семейства перечных и одноименный напиток. 38. Имя писателя Лондона. 39. Полупроем, углубление в стене. 41. Стих Сергея Есенина. 42. Торжественный званый вечер, прием, ужин. 44. Самое младшее морское воинское звание. 45. Сладкое густое кушанье.



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Пикассо. 3. Дар. 5. Игла. 7. Бартя. 8. Аббас. 9. Лагура. 12. Шиншу. 14. Двина. 16. Орава. 18. Двина. 19. Гривы. 21. Гривы. 23. Тир. 24. Истукан. 25. Ибар. 27. Перс. 29. Перс. 30. Обод. 32. Тон. 34. Сук. 36. Орава. 38. Двина. 39. Кула. 40. Аким. 41. «Реал». 42. «Реал». 43. «Реал». 44. «Реал». 45. «Реал». 46. Марк. 47. Малайский нож с клинком, имеющим двойной изгиб. 48. Крестная мать. 49. Торговля крупными партиями товара. 50. Нечасто встречающееся мужское имя, дающее повод его хозяину называть себя Божьим ставленником.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Пикассо. 2. Сено. 3. Дели. 4. Категория. 5. Дунай. 6. Полуостров. 10. Признак невиновности. 11. Жена пророка. 12. Шаг. 13. Мужская гордость. 14. Яма. 15. Няня. 17. Аппарат. 18. Конец троса. 19. Город. 20. Мудрец. 22. Ловушка. 23. Бог. 26. Единица. 28. Владимир. 31. Животное. 33. Животное. 35. Торпеда. 37. Кустарник. 38. Имя писателя. 39. Полупроем. 41. Стих. 42. Прием. 44. Звание. 45. Кушанье.



Практически в каждом коллективе транспортной отрасли можно найти семейные пары, много лет счастливо идущие рука об руку не только по жизни, но и в трудовой деятельности. Для них дом и работа связаны очень прочно. О секретах их семейного счастья и благополучия мы с удовольствием рассказываем в нашей рубрике «Я + Я».



Вячеслав и Анжела ГАРБУЗОВЫ

играл на гитаре. У нас неплохо получалось танцевать. С тех пор и закружились мы в жизненном вальсе, а в августе 2019 года отметили 25-летний юбилей совместной жизни.

Супруги Гарбузовы – очень разные по характеру, восприятию мира, но этим только дополняют друг друга, составляя одно многогранное целое. А горпоселок Шарковщина, куда приехали в 1995 году по окончании института, стал родиной не только для них, но и для их троих детей.

– Вскоре после приезда сюда родился наш первенец – сын Евгений, и мы приступили к строительству собственного дома. С помощью наших родителей и благодаря их поддержке успешно справились с этим. Приусадебный участок засадили деревьями, и теперь это просто цветущий сад. К 30 годам основные постулаты настоящего мужчины я выполнил, – улыбается глава семейства.

– И тут вдруг жизнь преподнесла нам неожиданный подарок судьбы, за который мы ей очень благодарны – рождение в 2005 году дочерей-двойняшек. Сейчас нашему сыну 24 года, окончил с красным дипломом БГУИР и работает программистом в Парке высоких технологий в Минске. Двойняшкам Рите и Лере 14 лет, учатся в 9-м классе, год назад успешно окончили детскую школу искусств. Все трое – наше главное, большое, настоящее счастье.

У Гарбузовых дружная семья, общие интересы, в том числе профессиональные. Они крепко-накрепко связали супругов. Но есть у них и общее хобби.

– Нам с мужем нравится водить автомобиль. На собственном авто покоряем далекие расстояния, хотя получается это не так часто, как хотелось бы. Объединяет нас и любовь к животным. Среди наших питомцев в разное время были собаки и коты, волнистый попугай и амадины, – охотно рассказывает Анжела Викторовна. – Мы с супругом выросли в больших семьях. С удовольствием принимаем гостей, угощая их кулинарными новинками. Есть у нас свои традиции. Любим лес, особенно «тихую охоту». К празднику 9 Мая выращиваем тюльпаны и принимаем их к памятнику воинам, отдавшим свои жизни за свободу Родины в Великой Отечественной войне. На 8 Марта, на день рождения, на День матери муж дарит дочерям по букетику цветов. Он постоянно удивляет: к примеру, может заказать на радио нашу любимую песню и передать для нас приятные слова.

У каждого из супругов есть свое увлечение. Вячеслав неравнодушен к зимней рыбалке, увлекается бильярдом и теннисом, в удовольствие – колка дров для бани. Анжела много времени отдает созданию уюта, стремясь привить детям чувство прекрасного. Старается радовать своих домочадцев дачными цветами и сочными экологичными овощами.

В свободное время Гарбузовы нередко посвящают игре в шашки. Живут, одним словом, нескучно, щедро делясь душевным богатством и красотой с окружающими.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

Вячеслав Васильевич руководит филиалом «Шарковщинское ДРСУ № 131» КУП «Витебскоблдорстрой», а Анжела Викторовна работает здесь же начальником планово-производственного сектора.

«Закружились мы в жизненном вальсе...» – говорят о своей дружной семье супруги Гарбузовы. И упоительный танец этой прекрасной пары длится уже четверть века.

Гарбузовых хорошо знают в Шарковщине, уютном живописном городке в Витебской области, за которым давно закрепилось прозвище белорусская Швейцария. Отсюда родом (между прочим, из

семьи дорожников) Анжела Викторовна. Сюда она вернулась по окончании вуза вместе с мужем Вячеславом Васильевичем, уроженцем Гродненской области.

– Познакомились мы на первом курсе минского политехнического института (теперь БНТУ), куда поступили в 1990 году на факультет дорожного строительства на специальность «Строительство автодорог и аэродромов». Это не была любовь с первого взгляда, – рассказывает Анжела. – Для меня не так важна внешность человека, как его внутренние качества. Вячеслав покорила меня своей решительностью, коммуникабельностью, эрудицией, добротой. А еще он классно

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

Первый, трехколесный

29 января считается днем рождения автомобиля. Именно в этот день в 1886 году немецкий инженер Карл Бенц, получив патент на свое изобретение, открыл новую эру в автомобилестроении. Эта дата и легла в основу праздника.

Первый автомобиль был создан в 1885 году. Это был двухместный экипаж, имевший три больших спицованных колеса и четырехтактный мотор на бензине с водным охлаждением. Мощность его составляла всего 0,9 лошадиной силы. Цилиндр двигателя и маховик располагались над осью задних колес, которые приводились в движение цепной передачей. Уже тогда были задействованы гальванические батареи. Благодаря им зажигание, как и сейчас, было электрическим. Все это в комплекте с металлической рамой сделало конструкцию куда более совершенной, чем деревянная тележка другого инженера – Готтлиба Даймлера.

Более года изобретатель проводил испытания машины вдали от любопытных глаз. И только после получения патента мир увидел великое, нужное и полезное изобретение XIX века. В то время на рынках Германии и Франции трехколесное средство передвижения на бензиновом двигателе не пользовалось успехом и особым вниманием. За семь лет, к 1893 году, было выпущено всего 15 автомобилей марки Benz.

Если бы любители быстрой езды знали, что изобретение автомобиля стало одним из величайших открытий в XIX веке, то совсем по-другому отнеслись бы к новинке от Карла Бенца.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Учредители: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Департамент «Белавтодор», Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник»
Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

Редакционная коллегия: Виноградова Е.Е.; Акулич М.А. – начальник УГАИ УВД Миноблсполкома; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Матюк Н.Н. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций

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 29.01.2020
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 808 экз.
Заказ 149. 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:

Пинск	(044) 554-88-20
Витебск	(0212) 63-44-69
	(0212) 60-63-74
Гомель	(0232) 55-33-15
	(0232) 75-16-36
Гродно	(0152) 78-90-94
Могилев	(0222) 77-65-43
Светлогорск	(02342) 5-04-41

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.

ISSN 1993-260X

