

Беларусь – Украина: сотрудничество расширяется



6 февраля состоялась рабочая встреча министра транспорта и коммуникаций Беларуси Алексея Авраменко и министра инфраструктуры Украины Владислава Криклия.

Обсуждался широкий круг вопросов двустороннего сотрудничества в сфере водного, автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта.

Главным результатом встречи Алексей Авраменко назвал подписание протокола о внесении изменений и дополнений в двустороннее межправительственное соглашение между странами от 17 декабря 1992 года, предусматривающих полную либерализацию осуществления автомобильных перевозок.

– Этот документ позволяет нам выполнять доставку грузов по территории Украины без разрешений на проезд, – прокомментировал глава Минтранса Беларуси. – Она стала третьей страной, с которой Беларусь подписала соглашение о безразрешительной системе перевозок.

Окончание на **стр. 2**



Завтра в Минске пройдет значимое и масштабное событие – III съезд Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций. Делегаты соберутся в столичном Дворце культуры и спорта железнодорожников. Мероприятие начнется в полдень.

Материалы, посвященные работе БелПрофТранса, читайте на **стр. 4–6**

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ

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

(017) 259-79-26

МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ RENAULT СЕРИЯ T

ИООО «ВольвоГрупБЛР»
г. Минск, ул. Притыцкого, д. 79, офис 509
тел. +375 29 628 10 00

RENAULT TRUCKS

УНП 192199782

PKS INTERNATIONAL CARGO S.A. ТАМОЖНЯ • ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТ • ЛОГИСТИКА
www.pkscargo.pl

Предлагаем комплексное таможенное обслуживание на территории Польши. Наши филиалы на всех автомобильных пограничных переходах и внутри страны открыты 24 часа в сутки!

Осуществляем таможенное оформление:

- транзит;
- транзитные процедуры в рамках Таможенного союза;
- электронное предварительное информирование (EPI);
- книжка МДП (TIR Carnet);
- КДПГ (CMR).

Предлагаем также обмен валюты и продажу полисов страхования в наших офисах таможенных служб на границе.

Автомобильные перевозки и экспедирование, услуги по доставке малотоннажных, опасных (ADR) и рефрижераторных грузов. Выполняем внутренние перевозки «от двери до двери» по всей территории Польши, а также международные:

- Западная Европа (страны ЕС, включая Германию, Францию, Бельгию, Испанию, Португалию, Нидерланды);
- Северная Европа (Скандинавские страны);
- Россия (включая Сибирь и Кавказ), государства – члены СНГ (Беларусь, Украина, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Туркменистан и другие);
- Центральная Азия (Монголия) и Ближний Восток.

Благодаря современному автопарку и квалифицированным водителям обеспечиваем максимальную гибкость и высокую скорость доставки.

Применяя свой многолетний опыт, осуществляем **перевозки негабаритных грузов**, длина, ширина, высота или вес которых превышают допустимые нормативными актами значения. Используем современные специализированные низкорамные полуприцепы, платформы, телетрейлеры.

+48 857 114 302
+48 669 200 244
amozolewska@pkscargo.pl

+48 695 667 126
sguzowski@pkscargo.pl

БОЛЕЕ 50 ВИДОВ ТЕХНИКИ satprice.by

ЗАВОД СПЕЦАВТОТЕХНИКА Бобруйск

SAF, BPW 21, 40, 50 TH

ОАО «Спецавтотехника» УНП 700091858

+375(225) 72-01-03
+375(29) 652-00-45

НАШ САЙТ: transport-gazeta.by

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Беларусь – Украина:
сотрудничество расширяется

Окончание. Начало на стр. 1

Во время встречи с министром инфраструктуры Украины Алексей Авраменко выразил надежду, что уже на сессии в апреле депутаты Палаты представителей Национального собрания Беларуси рассмотрят проект закона о ратификации протокола.

В стремлении ускорить вступление в силу важного документа белорусского министра поддерживает его украинский коллега. Владислав Криклий рассчитывает, что в повестку заседания Верховной рады Украины вопрос о ратификации протокола об автомобильных перевозках будет включен не позднее февраля–марта:

– Наши близкие, дружественные и отлично сотрудничающие между собой страны должны как можно быстрее улучшать транспортное сообщение. И воплотить на деле то, над чем мы работали, – либерализацию автомобильных перевозок. Без транспорта невозможна торговля. Любая проволочка убивает бизнес, торговлю и развитие сотрудничества между странами.

Говорили на встрече и о выполнении дноуглубительных работ на украинских

участках рек Припять и Днепр. Договоренность об этом была достигнута во время проведения Форума регионов Беларуси и Украины в Житомире.

Владислав Криклий проинформировал, что тендер на проведение таких работ на Припяти объявлен еще в конце 2019 года. Украинская сторона действует в соответствии с планом и к концу весны планирует выйти на результат. Углубление будет производиться на ту паспортную глубину, которая была согласована на форуме при участии глав наших государств.

Кроме того, стороны детально обсудили «дорожную карту» развития речного сообщения по Днепру, в том числе в районе населенного пункта Нижние Жары, где Беларусь собирается реализовывать крупный инвестиционный проект по созданию речного порта.

– Сейчас мы готовим технико-экономическое обоснование, проводим экологические экспертизы, чтобы приступить к дноуглубительным работам, – прокомментировал украинский министр. – Конечно, хотелось бы речную транспортную артерию запустить поскорее и пройти все необходимые подготовительные этапы уже в текущем году. Для этого нам на-

до двигаться в очень ритмичном темпе.

Сроки начала работ зависят от законодателей. Первое чтение законопроекта должно пройти уже в феврале, второе – в течение марта. После этого Украине необходимо определиться с финансовой моделью работ. Мало выполнить их единожды, водный путь нужно постоянно поддерживать в хорошем состоянии. А это достаточно затратно.

К важным результатам данной встречи можно отнести и парафирование Департаментом по авиации Беларуси и Государственной авиационной службой Украины соглашения по летной годности. Документ нацелен на упрощение процедур признания авиационными властями сертификационных документов, выдаваемых на экспортную гражданскую авиационную технику. Достигнутые договоренности будут способствовать расширению сотрудничества между Украиной и Беларусью в области безопасности полетов гражданской авиации, международной кооперации в проектировании, производстве и взаимном использовании авиационных изделий.

Владислав Криклий рассказал, что Украина производит замечательные самолеты Ан (Антонов). В мире не так

уж и много стран, которые имеют свои авиаконструкторские бюро и авиапроизводителей. С подписанием документа у страны появляется еще одна площадка, где признается летная годность таких самолетов. Это означает, что воздушные суда марки Ан могут эксплуатировать авиаперевозчики Беларуси. Страна-соседка стремится к улучшению позиций на рынке СНГ и будет всячески продвигать свою авиационную технику, предлагая интересные модели.

Что касается железнодорожного сообщения, то на заседании рассмотрены, в частности, такие аспекты, как дальнейшее развитие контейнерных перевозок в рамках проектов «Зубр» и «Викинг», совместное освоение скандинавского направления. Грузооборот в железнодорожном сообщении между странами в прошлом году вырос практически на 19%.

Результат прошедших переговоров очень хорошо оценил наш украинский гость:

– Состоялся хороший диалог. В чем-то имеются разные взгляды. Но на 90% у нас полное взаимопонимание с господином Авраменко. Мы – на одной волне.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Поездки без ограничений

В нашей стране немало делается для формирования и развития безбарьерной среды для маломобильных групп населения. Комфортные условия для таких людей активно создаются Белорусской железной дорогой. Это видно воочию, об этом говорят и цифры.

В 2019 году белорусская магистраль выполнила заявки по перевозке более чем 850 маломобильных пассажиров (с учетом сопровождающих) в вагонах со специально оборудованными купе и подъемниками. Это на 62% больше, чем в 2018 году, сообщает пресс-служба БЖД.

Наибольшей популярностью у данной категории граждан пользовались маршруты поездов международных линий,

Белорусская железная дорога сегодня располагает парком из 28 вагонов, оборудованных специальными купе и подъемниками. Пассажирские вагоны, в которых имеются купе для перевозки инвалидов-колясочников, на постоянной основе ездят в составе поездов, курсирующих в Москву, Санкт-Петербург, Минеральные Воды, Адлер, Казань, Львов, Анапу.

которые курсируют по странам СНГ. В этом направлении были оформлены две трети (более 570) билетов от общего числа перевезенных пассажиров. Оставшиеся поездки совершены на внутренних рейсах по Республике Беларусь. Каждый шестой (17%) из общего числа перевезенных в минувшем году пассажиров с ограниченными физическими возможностями отправился в поездку самостоятельно, остальные путешествовали с сопровождающими.

Для оформления заказа на включение в состав поезда спе-

циально оборудованного вагона достаточно заполнить форму, которая размещена в разделе «Поддержка пассажиров с ограниченными физическими возможностями» на главной странице корпоративного интернет-сайта БЖД. После обработки заявки специалисты белорусской магистрали свяжутся с пассажиром и уведомят его о возможности прицепки вагона.

Помимо этого, в 18 электро- и 10 дизель-поездах городских, региональных и межрегиональных линий бизнес-класса предусмотрены выдвижные

ступеньки и пандусы. В одном из вагонов каждого состава выделена просторная многофункциональная зона для пассажиров в инвалидных креслах.

Железнодорожники также окажут содействие в подъеме и опускании коляски в/из вагона, а при необходимости – в сопровождении по территории вокзала или станции. В настоящее время все вокзалы белорусской магистрали оснащены инвалидными креслами-колясками. Физически ослабленные лица могут воспользоваться услугами по встрече и сопровождению по территории вокзальных комплексов, предоставлению инвалидного кресла-коляски, оказанию ситуационной помощи при приобретении услуг. Им помогут при перемещении ручной клади (багажа).

Для связи в круглосуточном режиме работают телефоны Контакт-центра БЖД всех операторов связи. Позвонив по ним, пассажиры с ограниченными физическими возможностями смогут обратиться к

работникам Белорусской железной дороги за разного рода помощью, а также оформить заявку на включение в состав поезда специально оборудованного вагона для перевозки инвалидов-колясочников. По номеру 151 граждане могут узнать о пассажирских перевозках, включая обслуживание в поездах и на вокзалах, оказании помощи потребителям в приобретении проездных документов через интернет, ситуационной поддержке физически ослабленных лиц.

Направив запрос на электронный адрес brail@rw.by, можно получить информацию по организации пассажирских перевозок и оставить заявку на оказание ситуационной помощи инвалидам.

Дополнительно для пассажиров с нарушением слуха организован канал связи с Контакт-центром на языке жестов через приложение Skype по ссылкам, размещенным на официальном сайте БЖД в разделе «105 Контакт-центр».

ПЬЕДЕСТАЛ ПОЧЕТА

Лауреаты областной премии, а это за 11 лет с момента учреждения почетного звания «Человек года Витебщины» более 1000 представителей различных профессий, по словам председателя облисполкома Николая Шерстнева, являются золотым фондом Витебщины.

Анатолий Леонов филиалом «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» руководит почти 6 лет. За это время сумел организовать и направить коллектив на достижение поставленных производственных целей, обеспечив своевременное выполнение и высокое качество работ на различных объектах.

Анатолий Васильевич инициировал транспортировку леса на барже по реке Западная Двина через шлюз Витебской ГЭС, провел уникальные ремонтные работы парома П-01. Благодаря предприимчивости руководства филиала темп прироста количества перевезенных грузов составил 11,8 процента к уровню предыдущего года. Ежегодно наращивая объемы, предприятие повышает конкурентоспособность

Наш человек года

Представителей разных профессий, добившихся наилучших результатов в своих сферах, трудовыми достижениями, личными качествами заслуживших уважение в коллективе и обществе, традиционно чествуют в начале февраля в Придвинье. Лауреатами областной премии за 2019 год стали 50 человек в пяти номинациях. В числе поднявшихся на сцену концертного зала «Витебск» 7 февраля был и начальник филиала «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» Анатолий ЛЕОНОВ.

и расширяет рынки сбыта. Число основных заказчиков филиала «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский вод-

ный путь» выросло со 175 до 205. Это единственное предприятие в Витебске и регионе, которое обеспечивает со-

держание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в целях безопасного судоходства на

участке внутренних водных путей – реки Западная Двина.

– Отгрузку песка в 2019 году по сравнению с аналогичным периодом предыдущего мы увеличили в 1,5 раза, оказание услуг флота – на 329,6 процента. Темп роста выручки на одного работающего составил 50,9 процента, а сумма от реализации товаров (работ, услуг) – 56,1 процента. Грузооборот увеличился на 28,2 процента. На четверть выросла среднемесячная зарплата работников, – приводит итоговые цифры Анатолий Васильевич и вместе с тем отмечает: – Но всего этого трудно было бы достичь без поддержки, дельных советов руководства головного предприятия. Вниманию к нашему филиалу со стороны генерального директора РУЭСП «Днепробугводпуть» Николая Котецкого и главного инженера Николая Пинчука мы ощущаем постоянно и всегда можем положиться на них. А это очень важно для коллектива – не чувствовать себя оторванными от коллег-речников, работать в одной связке на результат.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

МАРШРУТЫ

В январе в Гродно открыт новый троллейбусный маршрут – третий по счету, где курсируют троллейбусы с увеличенным автономным ходом. Пока он связывает микрорайоны Колбасино и Девятровка-5, в дальнейшем его протяженность будет значительно увеличена.

И снова – инновационные

Накануне нового года в УПГ «Гродненское троллейбусное управление» поступили оставшиеся пять из десяти троллейбусов, которые приобрели областные и городские власти для обеспечения жителей новых микрорайонов экологически безопасным видом транспорта. Выпущенные на МАЗе инновационные машины оборудованы расположенными на крыше батареями автономного хода. Именно благодаря этим накопителям электрической энергии транспортное средство проезжает 15 километров без подключения к контактной сети. Новые троллейбусы оснащены эргономичными панелями управления, информационной системой с ЖК-монитором, USB-зарядками, кнопками адресного открытия дверей, специальным пандусом для заезда на колясках людей с ограниченными возможностями.

Пять троллейбусов вышли на маршрут № 23 «Гродножилстрой» – Девятровка-5 11 января. В режиме электробуса они проезжают от остановочного пункта «Гродножилстрой» в микрорайоне Колбасино до площади Декабристов. Затем как троллейбусы следуют до остановки «Аптечный склад» по ул. Дзержинского. Отсюда вновь как электробусы благодаря накопителям электрической энергии едут по улицам Кур-

чатова и Тавлая до остановочного пункта «Девятровка-5». И это лишь первый этап развития 23-го маршрута.

Как рассказал директор УПГ «Гродненское троллейбусное управление» Виктор Шарейко, в скором времени инновационный транспорт придет в активно строящийся микрорайон Грандичи-2. 23-й маршрут будет продлен до улицы Саяпина, строительство которой было завершено на несколько месяцев раньше запланированного. Движение по ней открыто в начале ноября прошлого года. В Грандичи-2 троллейбусы придут в феврале, когда на перекрестке улиц Белые Росы – Глухова введут светофорное регулирование. На третьем этапе будет сформирован маршрут Ольшанка – Грандичи-2.

– Для этого потребуется выполнить работы по продлению контактной сети на объездной дороге от предприятия «Химволокно» до микрорайона Колбасино. Уже разработана проектно-сметная документация на данный объект, и наше предприятие подготовило специалистов для монтажа контактной сети. Все работы, а смонтировать предстоит около пяти километров сети, мы выполним своими силами, – сказал директор УПГ «Гродненское троллейбусное управление» Виктор Шарейко.

Окончание на стр. 7

ВАХТУ НЕСУТ РЕЧНИКИ

Возвращение «Олега Ольховского»

Флот РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» пополнился буксиром-теплоходом «Олег Ольховский». Пинским водникам судно безвозмездно передано согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь № 832 от 4 декабря 2019 года.

– Построен этот БТ-624 на Гомельском судостроительно-судоремонтном заводе в 1980 году, – рассказал нашему корреспонденту Тамаре ЩЕРБАКОВОЙ заместитель генерального директора по флоту и береговым механизмам РУЭСП Николай Буката. – Был приписан к речному порту Микашевичи. В 1998 году владельцем теплохода стало ГУО «Центр юных моряков с флотилией в Бресте». Юные моряки обратились с инициативой присвоить теплоходу имя 14-летнего юнги Олега Ольховского. В горисполкоме их поддержали. С того времени на борту БТ-624 и появилась надпись «Олег Ольховский».

Но это не то судно с одноименной надписью на борту, которое в 1972 году отправилось в свой первый рейс из речного порта Пинск, предупреждает Николай Васильевич. Корабелы хорошо помнят открытие навигации того года. 28 марта вдоль пирса судостроительно-судоремонтного завода выстроились только что спущенные на воду мощные буксиры-теплоходы. Среди них был и БТ с надписью на борту «Олег Ольховский». Теплоход был построен по инициативе школьников и комсомольцев города над Пиной. Они вырученные от сдачи металлолома средства направляли на постройку именного БТ. А рабочие завода и других предприятий вносили свой вклад, выходя на субботники. На борт судна в тот торжественный день поднялась Юлия Владиславовна Ольховская – мать отважного юнги с бронекатера-92.

Окончание на стр. 8



В единстве –

После объединения под одной крышей трех отраслевых профсоюзов БелПрофТранс, сконсолидировав усилия, занимает сегодня самую активную позицию в выполнении ключевой функции по защите социально-экономических прав и интересов работников, также обеспечивая безопасность труда на каждом рабочем месте, а значит – сохранность жизни и здоровья людей.

Окончание. Начало на стр. 1

На состоявшемся в 2015 году VII съезде Федерации профсоюзов Беларуси Александр Лукашенко назвал профсоюзы основной опорой государства и поручил создавать данные организации на всех предприятиях республики независимо от формы собственности: «На белорусской земле работает наш человек, значит, должна быть организация, которая будет его защищать». День ото дня укрепляя свои позиции, БелПрофТранс достиг заметного успеха в реализации поручения главы государства и не намерен останавливаться на достигнутом.



ВЗЯТЬ ПОД КРЫЛО

С созданием областных организаций в 2019 году Белорусский профсоюз работников транспорта и коммуникаций получил новый импульс по расширению своего представительства в профорганизациях частного сектора экономики. Председатель Николай Матюк – человек в отрасли известный и уважаемый. Возглавив профсоюз транспортников в середине прошлого года, он проявил свои управленческие качества и на новом поприще: практически в течение полугодия были созданы и поставлены на учет 111 новых профсоюзных первичек.

Очередной съезд позволит не только подвести итоги деятельности за прошедший период и оценить эффективность работы, но и наметить планы на ближайшую перспективу, обозначить четкие задачи и целенаправленно идти по пути их реализации. Как рассказал накануне мероприятия Николай Матюк, одним из приоритетных направлений профсоюз видит создание первичных профорганизаций в частном секторе – в частности, на автомобильных предприятиях, занимающихся как международными грузоперевозками, так и перевозками пассажиров (маршрутки и такси). Взяв их под свое крыло, профсоюз обещает отстаивать социально-экономические интересы не только работников малых и средних перевозчиков, но и самих нанимателей. Хотя, безусловно, контроль за соблюдением социальных гарантий и охраны труда сотрудников транспортных предприятий является приоритетным

направлением деятельности профорганизаций.

– Профсоюз видит своей задачей встать на защиту интересов частных автомобильных грузоперевозчиков, особенно малых компаний, которые сегодня столкнулись с проблемой нехватки польских разрешений на перевозки, что сказывается на их экономическом состоянии. Ведь работники этих предприятий – потенциальные члены нашего профсоюза, поэтому мы планируем в

и конкурсов профессионального мастерства.

Важным результатом своей работы профсоюз транспортников считает подписание указа Президента, предусматривающего возможность назначения пенсии по возрасту за работу с особыми условиями труда или пенсии за выслугу лет вместо досрочной профессиональной. Прежде всего это касается бортпроводников и водителей городского пассажирского транспорта. С этой инициативой профсоюз обращался

– Во-первых, наши цели и задачи стали более конкретизированы. Во-вторых, значительным достижением считаю создание более сотни первичных профорганизаций за такой короткий промежуток времени. И это стало возможным только благодаря сплоченным и целенаправленным действиям БелПрофТранса.

Профсоюз работников транспорта и коммуникаций участвует и в общественно-политической жизни страны. За его плечами – большая работа по организации парламентской избирательной кампании, впереди предстоит еще более значимое событие – выборы президента Республики Беларусь. В которых, хочу заверить, наш профсоюз примет самое активное участие.

Несмотря на разнообразие сфер применения усилий профсоюза, одним из важнейших вопросов, лежащих на его плечах, является сохранение жизни и здоровья трудящихся, охрана труда и техника безопасности на предприятиях.

– Ведь профсоюз, по сути, единственная в республике общественная организация, которая серьезно занимается данным вопросом. Техническая инспекция труда БелПрофТранса проводит планомерные проверки на предприятиях, обращая внимание нанимателей на имеющиеся недостатки и нарушения. На сегодняшний день мы уже имеем положительные результаты. Мы действительно не только работника защищаем, но и нанимателя. Профсоюз помогает ему увидеть, какие есть проблемы в коллективе, наладить контакт с людьми через

профлидера. Помогаем в охране труда через наших технических и общественных инспекторов, которые на местах отслеживают ситуацию с нарушениями. Самое главное для нас, чтобы работник вернулся домой живым и здоровым, – отметил Николай Матюк.

Строго следит профсоюз также за выполнением социальными партнерами Тарифного соглашения, настаивая, чтобы каждый коллективный договор, заключенный на предприятиях отрасли, предусматривал максимальное включение как положений Генерального и Тарифного соглашений, так и дополнительных, более льготных трудовых и социально-экономических гарантий для работников.

КОГДА НЕОБХОДИМА ПОМОЩЬ

Серьезным толчком в деятельности по расширению профсоюзных рядов, как отмечает заведующая организационным отделом БелПрофТранса Светлана Рынковиц, стало озвученное главой государства на VII съезде ФПБ поручение создавать профорганизации на предприятиях всех форм собственности, на которых трудятся белорусские граждане:

– Поэтому наша работа была направлена в основном на сотрудничество с руководителями и коллективами частных организаций, и создание областных профорганизаций позволило вывести его на новый уровень.

Взаимодействуя с трудовыми коллективами, мы увидели, что проблемы там имеются и они готовы их поднимать. Допустим, были случаи, когда водитель ав-

18 мая 2016 года Объединительный съезд Белорусского профсоюза авиационных работников, Белорусского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей и Белорусского профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства принял решение создать Белорусский профсоюз работников транспорта и коммуникаций (БелПрофТранс) путем их слияния.

самое ближайшее время обсудить сложившуюся ситуацию с целью ее урегулирования с Ассоциацией «БАМАП» и Минтрансом, – сказал председатель БелПрофТранса.

В ближайшее время в планах – проведение круглого стола с руководством БАМАП, на котором будет обсуждаться тема создания первичных профорганизаций среди членов ассоциации, а также совместная работа по осуществлению спортивных и культурно-массовых мероприятий, в том числе турниров

в Совет Министров Республики Беларусь и Федерацию профсоюзов Беларуси. Кроме того, недавно вступил в силу обновленный Трудовой кодекс, в который Федерация профсоюзов Беларуси как один из разработчиков внесла более 40 предложений.

Председатель БелПрофТранса отмечает положительный эффект от объединения профсоюзов транспортной отрасли. Теперь как единый организм он стал действенным и мощным механизмом защиты интересов трудящихся:

сила!

топоезда попадал в сложную ситуацию за рубежом и никто не становился на его защиту. Нашим членам профсоюза мы можем оказать не только юридическую, но и финансовую помощь. При этом придерживаемся такой позиции: даже если в транспортной компании нет профорганизации, а человек попал в беду, мы все равно рассматриваем обращения и стараемся помочь. Ведь это – наши люди.

Чтобы найти понимание с частниками, профсоюз проводит серьезную разъяснительную работу, показывая нанимателям, в чем преимущества создания первичной организации и как профсоюз может стать серьезным помощником в решении многих насущных проблем. Подробно разъясняются нормы Тарифного и Генерального соглашений, почему необходимо заключать коллективный договор и как он будет работать не только на сотрудников, но и на нанимателя.

ДЕРЖАТЬ РУКУ НА ПУЛЬСЕ

С момента объединения трех профсоюзов Тарифное соглашение заключалось дважды. Первый документ – на 2017–2018 годы, второй – на 2019–2021-й. Итоги выполнения соглашения подводятся дважды в год: на расширенном заседании Президиума РК с участием социальных партнеров, а также на заседании отраслевого Совета по трудовым и социальным вопросам.

Как соблюдаются нормы важного отраслевого документа, рассказала главный специалист по социально-экономической работе Елена Гиро:

– На предприятиях отрасли на сегодняшний день заключено более 200 коллективных договоров, анализ которых мы проводим ежегодно. Причем необходимо отметить, что случаев приостановления норм колдоговоров в практике профсоюза не было. Все нормы нанимателями выполняются, в том числе касающиеся оплаты труда в соответствии с установленными на год параметрами.

Организации, в которых не заключен коллективный договор, имеют в основном численность менее 15 человек. Однако мы обращаем их внимание, что такой документ все-таки должен быть, поскольку это социальная защита и гарантии людей. В колдоговоре два социальных партнера могут прописать более льготные условия по сравнению с трудовым законодательством, а также Тарифным и Генеральным соглашениями. Разумеется, с учетом имеющихся финансовых возможностей.

Экономическая эффективность коллективных договоров постоянно растет. За 2016 год она составила в среднем 321 рубль на одного работника, а в 2019-м – более 700 рублей.

Данные о «стоимости» коллективных договоров конкретными организациями являются непло-

Белорусский профсоюз работников транспорта и коммуникаций насчитывает 211 669 членов профсоюза, состоящих в 830 первичных профорганизациях.

хим инструментом для мотивации профсоюзного членства и могут быть использованы профсоюзами в указанных целях.

Начиная с 2017 года профсоюзом проводится ежемесячный мониторинг вопросов своевременной выплаты заработной платы труженикам отрасли. В результате было выявлено порядка 19 случаев ее несвоевременной выплаты. На сегодняшний день зарплата выплачивается в срок, задолженности нет.

Как показывает мониторинг, число краткосрочных контрактов, заключенных на один год, по организациям отрасли достигает порядка 20%.

– К слову, сегодня в Трудовой кодекс включена норма, согласно которой контракт на один год исключительно по воле нанимателя может быть заключен только один раз – при приеме человека на работу. Дальше, если стороны решили продолжить трудовые отношения, с добросовестным работником с его согласия контракт подписывается на максимальный срок. А новый заключается минимум на три года, – отметила Елена Гиро.

ВСЕГО ВАЖНЕЕ

Наиболее важным направлением деятельности, имеющим общегосударственное значение и в то же время касающимся непосредственно каждого человека, является охрана труда. Транспортная отрасль как травмоопасная всегда фигурировала в рейтингах травматизма. Несмотря на проводимую работу госорганами надзора и контроля, нанимателями и профсоюзами, несчастных случаев на производстве, в том числе со смертельным исходом, избежать пока не удалось. Поэтому безопасные условия труда – это тот минимум, который должен быть соблюден на любом рабочем месте.

Вопрос экономии в вопросе, касающемся жизни и здоровья людей, недопустим, и следить за этим должны профсоюзные комитеты и техническая инспекция труда, убежден главный технический инспектор БелПрофТранса Сергей Серый:

– Общественный контроль за соблюдением законодательства по охране труда проводят 15 технических инспекторов. Имели место случаи, когда по результатам проведенных проверок приходилось приостанавливать работу неисправного оборудования, представляющего угрозу для жизни людей.

месте были несчастные случаи в результате ДТП, и предпринятые меры позволили изменить ситуацию. Также необходимо учитывать возрастной состав потерпевших: больше всего травмируются люди в возрасте 50–60 лет, что говорит о беспечности и самоуверенности опытных работников, – говорит Сергей Серый.

Общественные инспекторы по охране труда ежедневно находятся на производстве и следят за организацией рабочего процесса. В предупреждении несчастных случаев рекомендуют руководствоваться принципами концепции «нулевой травматизм», разработанной Международной организацией социального обеспечения.

СЛЕДУЯ БУКВЕ ЗАКОНА

Большую помощь членам профсоюза и профсоюзам на предприятиях в решении их вопросов с нанимателями оказывает правовая инспекция труда БелПрофТранса во главе с главным правовым инспектором Натальей Шпаковской. В период с 2016 года юристами профсоюза были проинспектированы более 200 организаций транспортной отрасли, по результатам проведенного общественного контроля выявлено около 700

Лидерами этой печальной статистики традиционно выступают предприятия дорожной отрасли, автомобильного транспорта и железной дороги. Отрадно, что на протяжении последних трех лет наблюдалась устойчивая ди-



Подписание соглашения о сотрудничестве профсоюзов транспорта Беларуси и Египта.

намика снижения травматизма по всем его видам – и в этом, несомненно, есть наша заслуга.

За трехлетний период техническая инспекция провела 458 проверок, только в ходе мониторингов было выявлено более 16 тысяч нарушений. В целом по отрасли в 2017 году – 81 потерпевший, в 2018-м – 70, в 2019-м – 64 (со смертельным исходом 4, 10 и 2 соответственно, с тяжелым – 37, 32 и 30).

Статистика по видам происшествий свидетельствует о том, что в 2019 году больше всего людей травмировалось в результате падений – 19 случаев, 16 человек получили травмы деталями и 11 – пострадали в результате ДТП.

– Такая информация позволяет нам делать выводы, на что необходимо обратить внимание. К примеру, раньше на первом

нарушений законодательства и локальных документов. Получив рекомендации и представления, наниматели совместно с профсоюзными организациями проводили работу по устранению выявленных недостатков.

– 28 января вступил в силу новый Трудовой кодекс, предусматривающий ряд существенных изменений. Например, для добросовестных работников, не допускающих нарушений производственно-технологической, исполнительской и трудовой дисциплины, закреплены важные гарантии по продлению контракта до истечения максимального срока его действия, заключению контракта на срок не менее трех лет либо бессрочного трудового договора, а также ряд других. Мы полагаем, что содержащиеся в обновленном

кодексе изменения и дополнения позволяют нам осуществлять защиту работников на качественно новом уровне, – рассказала Наталья Шпаковская.

С целью увеличения доступности юридической помощи и активизации деятельности по отстаиванию интересов членов коллективов предприятий правовые инспекторы труда отраслевого профсоюза вместе с председателями районных объединений профсоюзов и прокурорами ежемесячно проводят выездные приемы граждан на местах. Всего за отчетный период их состоялось более 85. Консультации по вопросам трудового законодательства и правовую помощь получили около 300 человек.

Еще одно направление работы правовой инспекции – отстаивание интересов тружеников в возникших спорах с нанимателями. Так, по результатам рассмотрения подготосовленных документов, запросов и заявлений в судах, госорганах и организациях в пользу работников выплачены суммы в общем размере более 6 тысяч рублей. Правовыми инспекторами были также урегулированы 20 споров без обращения в суд.

В РЕЖИМЕ ТЕСНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Белорусский профсоюз работников транспорта и коммуникаций активно участвует в развитии международных отношений, направленных на укрепление солидарности и единства действий отраслевых профсоюзов разных стран. Профсоюз является членом многих организаций, а также Международной Евроазиатской федерации металлистов и Международной федерации транспортников. Его представители постоянно принимают участие в заседаниях советов и исполкомов Международных объединений профсоюзов (МОП), в различных международных форумах и семинарах.

В 2017 году совместно с Минским городским объединением профсоюзов БелПрофТранс встречал на белорусской земле представителей Пекинской федерации профсоюзов, а в ноябре 2019-го – коллега из Египта. В рамках визита делегации Всеобщего профсоюза работников наземного транспорта этой страны, насчитывающего в своих рядах более 2 млн членов, было подписано соглашение о сотрудничестве. Подписаны и два документа с профсоюзными организациями Узбекистана: меморандум о сотрудничестве с Республиканским советом профсоюза работников транспорта, дорожного и капитального строительства, строительной индустрии и соглашение о сотрудничестве с профсоюзом авиационных работников.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

В НОВОМ ФОРМАТЕ



Сохранить опытные кадры

28 января вступил в силу обновленный Трудовой кодекс. Корректировки затронули почти 40 процентов его содержания – более 200 статей. Внесенные изменения и дополнения в полной мере касаются и работников транспортной отрасли. Именно их интересы при обсуждении и внесении новшеств в Трудовой кодекс и Указ Президента «О некоторых вопросах пенсионного страхования и пенсионного обеспечения» отстаивал БелПрофТранс.

Об этом рассказал в своем выступлении на IV форуме «Роль региональных СМИ в развитии социального партнерства» заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Сергей АКУШЕВИЧ:

– В 2019 году к нам обратились организации автомобильного транспорта и авиации по поводу ущемления прав некоторых категорий работников гражданской авиации (пилотов, бортпроводников), водителей городского пассажирского транспорта – автобусов, троллейбусов, трамваев, – желающих оформить пенсию по возрасту за работу с особыми условиями труда при наличии необходимого стажа. Ведь согласно действующему на тот момент законодательству при наличии права на досрочную профессиональную пенсию работники лишались права на пенсию по возрасту за работу с особыми условиями труда.

Приведу пример. Бортпроводнице было отказано в назначении пенсии за выслугу лет в соответствии со статьей 47 Закона Республики Беларусь «О пенсионном обеспечении», так как она имеет право на назначение досрочной профессиональной пенсии, размер ко-

торой в значительной степени меньше пенсии за выслугу лет. Ее стаж работы – более 30 лет, а специальный стаж в качестве бортпроводника – 13 лет 11 месяцев 22 дня.

Профсоюзу такой подход показался несправедливым, поскольку человек, выработав необходимый стаж работы в особых условиях труда, лишается права на получение пенсии по возрасту за работу в особых условиях труда. Женщина только при определенных условиях сможет получить досрочную профессиональную пенсию в размере меньшем, чем бюджет прожиточного минимума.

Изучив этот вопрос, мы выяснили, что тема является актуальной и с данной ситуацией в период с 2019 по 2022 год столкнутся более 500 водителей городского пассажирского транспорта. Причем проблемы возникают как у работников, так и у нанимателей, которые для сохранения опытных и ква-

лифицированных кадров вынуждены придумывать различные способы выхода из этой ситуации. Такие как перевод на другую работу или должность, установление неполной занятости, ставки, нормы выработки и так далее...

В ОАО «Авиакомпания «Белавиа» столкнулись с тем, что кадры летного состава, обученные за счет нанимателя (ориентировочная стоимость обучения одного пилота составляет от 300 до 700 тыс. долларов США), уезжают из страны работать в зарубежных авиакомпаниях, где у них имеется возможность получить полную пенсию и продолжать летать.

После изучения и обобщения поступившей в БелПрофТранс информации мы обратились в Совет Министров Республики Беларусь с предложением урегулировать вопрос в отношении водителей городского пассажирского транспорта и работников гражданской

авиации, а также внести соответствующие изменения в Указ № 441 от 15 января. Теперь вместо досрочной профессиональной пенсии будет назначаться пенсия по возрасту за работу с особыми условиями труда указанным работникам, имеющим право на досрочную профессиональную пенсию и выработавшим до 1 января 2009 года не менее половины полного стажа работы с особыми условиями труда, требуемого для назначения пенсии по возрасту за работу с особыми условиями труда.

Также мы поднимали вопрос о возможности выплаты досрочной профессиональной пенсии застрахованным работникам в период их занятости на рабочем месте, включенном в перечень рабочих мест с особыми условиями труда. Это необходимо в связи с тем, что на многих предприятиях нет возможности перевести таких сотрудников на работу с нормальными условиями труда

по ряду объективных причин. К примеру, из-за невозможности расширения штата с рабочими местами с нормальными условиями труда. Трудоустройство этой категории работников на новое место также проблематично из-за ограниченного рынка труда и неконкурентоспособности в силу возраста. А увольнение и существование за счет средств досрочной профессиональной пенсии не представляется возможным в силу незначительного ее размера.

Еще одним актуальным вопросом остается отсутствие возможности наследования пенсионных сбережений, учтенных на профессиональной части лицевого счета работника.

Результатом совместных усилий стал подписанный в январе 2020 года Указ Президента «О некоторых вопросах пенсионного страхования и пенсионного обеспечения».

СПОРТ

Соревнования в рамках этапа по гиревому спорту чемпионата Вооруженных Сил Республики Беларусь прошли на базе спортивного комплекса БелГУТа 4–5 февраля.

Воля плюс выносливость

По трем спортивным дисциплинам – толчок, рывок и эстафета – состязались восемь команд.

В результате команда офицеров и курсантов военно-транспортного факультета БелГУТа заняла первое место, завоевав семь серебряных медалей.

В учебном заведении транспортников сильная школа гиревого спорта, воспитывающая в спортсменах волю, выносливость и стремление к победе. В этом немалая заслуга руководства вуза и профсоюза, всячески поддерживающих спорт и творчество студентов.

К 75-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Об истории — в автобусах

В честь 75-летия Великой Победы на Гомельщине начнут курсировать патриотические автобусные маршруты по таким направлениям, как Жлобин, Светлогорск, Лоев и другим.

Такое решение приняли руководство и профсоюз ОАО «Гомельоблавтотранс».

По словам председателя профкома объединенной профсоюзной организации предприятия Елены Метельской, Гомельская область славится местами боевой славы и возведен-

ными там мемориальными комплексами. В маршруты «патриотических» автобусов включен, к примеру, Красный Берег в Жлобинском районе, где в мемориалах увековечена память о малолетних узниках фашистского донорского концлагеря и белорусская наступательная операция «Багратион», а также сожженная фашистами деревня Ола в Светлогорском районе. Аудиогид «патриотических» автобусов расскажет пассажирам о подвигах и местах боевой славы наших дедов и прадедов.

Материалы полосы подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

В ТРАНСПОРТНОЙ ИНСПЕКЦИИ

– В свете этих требований главы государства мы недавно провели занятия по повышению уровня профессиональной подготовки должностных лиц, уполномоченных на составление протоколов об административных нарушениях, – отметил начальник филиала Транспортной инспекции по Витебской области Виктор Гончаров. – Инструкции и рекомендации руководства Транспортной инспекции на этих занятиях получили все начальники структурных подразделений и их заместители, прошедшие впоследствии аналогичные инструктажи подчиненных на местах. Во главу угла мы ставим профилактику нарушений производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности. В числе первоочередных – безопасность и экологические требования при эксплуатации транспорта. Здесь нами проделана большая и многогранная работа. Ориентируясь на эту перспективу, планируем провести цикл встреч с коллективами транспортных предприятий различных форм собственности, занимающихся как грузовыми, так и пассажирскими перевозками (прежде всего на маршрутах регулярного сообщения), чтобы довести до каждого знания касающихся их деятельности тезисов законодательства, а также призвать к его неукоснительному соблюдению. В принципе, добиться этого – наша основная задача, а вынужденные меры наказания нарушителей, предусмотренные КоАП, всего лишь один из инструментов работы с теми, кто упорно ищет лазейки в обход закона.

О том, как будут действовать в новом году управления филиала ТИ по Витебской области, можно узнать на примере совершенно конкретных мер, разработанных управлением контроля автомобильного транспорта (УКАТ), занятого контролем за порядком участия в дорожном движении тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС).

– В последнее время мы все больше внимания уделяем мерам профилактического и предупредительного характе-

Неукоснительное соблюдение законодательства – одна из необходимых составляющих поступательного развития экономики государства. Контроль за соблюдением законодательства на транспорте – главная задача Минтранса и, в частности, Транспортной инспекции. Ее филиал по Витебской области подвел итоги работы за 2019 год. Поставлены задачи на год нынешний. В их числе – мероприятия по выполнению поручений Президента Республики Беларусь, данных в минувшем декабре на совещании по вопросам привлечения граждан и субъектов хозяйствования к административной ответственности.

Взаимопонимание — главный аргумент



ра, однако и здесь важно не перегнуть палку в ущерб государству, – считает исполняющий обязанности начальника УКАТ Василий Трубеко. – Наши сотрудники проводят разъяснительную работу о соблюдении требований законодательства о порядке проезда ТКТС с водителями и руководителями предприятий, применении его положений на практике. Несомненно, это необходимо. За 2019 год в части осуществления перевозок тяжеловесных грузов проверены транспортные средства более 300 субъектов хозяйствования. Среди них были как не самые законопослушные субъекты хозяйствования, в транспортных средствах которых неоднократно выявлялись нарушения, так и предприятия с высокой производственной дисциплиной, где подобного рода отступления от буквы закона не допускаются. С положительной стороны хочется отметить филиал «АТП № 5 г. Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс», ОАО

«Витебская бройлерная птицефабрика». На обоих предприятиях организовано своевременное получение специальных разрешений на проезд ТКТС и как следствие – отсутствие нарушений.

Руководство УКАТ постоянно в течение минувшего года информировало субъектов хозяйствования посредством СМИ и глобальной компьютерной сети интернет о типичных нарушениях, выявляемых в ходе проверок, и изменении законодательства о порядке проезда ТКТС. Вот и в очередной раз Василий Иванович напоминает перевозчикам:

– С 1 января вступил в силу Указ Президента Республики Беларусь № 239 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств». Он опубликован на национальном правовом интернет-портале Республики Беларусь 22.06.2019, 1/18425, и предусматривает возможность получения специального разре-

Транспортные средства более 300 субъектов хозяйствования проверены в 2019 году филиалом ТИ по Витебской области в части осуществления перевозок тяжеловесных грузов.

шения на проезд ТКТС в электронном виде и внесение платы за их проезд по автомобильным дорогам в белорусских рублях, исходя из установленных ставок в базовых величинах. Еще раз обращаю внимание, что основная цель проведения мероприятий по контролю за проездом ТКТС носит предупредительно-профилактический характер. При ведении административного процесса в отношении лица, совершив-

шего нарушение, принимаются во внимание конкретные обстоятельства рассматриваемого дела. Сотрудники руководствуются положениями статей 8.1-8.3 КоАП Республики Беларусь, и в случае признания административного правонарушения мало-значительным совершившему его лицу может быть объявлено устное замечание. Но это лишь при условии, что выявленное нарушение не повлияло на безопасность дорожного движения. Его нетрудно соблюсти: важно, чтобы транспортное средство не превышало технически допустимой общей массы (не более 60 тонн), а также разрешенных габаритов.

Настоящие, дисциплинированные профессионалы не опасаются встреч со специалистами Транспортной инспекции, потому что знают закон и ни при каких условиях не станут рисковать, перегружая свой автомобиль.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

МАРШРУТЫ

Снова инновационные

Окончание. Начало на стр. 3

Следует отметить, что именно в Гродно накоплен значительный опыт эксплуатации троллейбусов с автономным ходом. Ведь в этом областном центре впервые в Беларуси 25 января 2017 года появился маршрут № 20 «Вишневец – Девятровка», обслуживаемый инновационным видом транспорта. За три года

эксплуатации почти каждый из троллейбусов прошел более 300 тыс. км – специалисты предприятия отмечают надежность техники. А 5 ноября прошлого года был открыт второй маршрут, по которому также курсируют троллейбусы в режиме электробуса. Он связал Ольшанку и ОАО «Гродно Азот». Троллейбусы маршрута № 21 подвозят пассажиров к началу смен и развозят по их окончании. Вне этого времени ходят

по укороченному маршруту № 22 – от Ольшанки до торгового центра «Корона».

Всего в Гродно курсирует 15 троллейбусов с автономным ходом. Благодаря им жители и гости областного центра получили возможность без пересадок добраться в микрорайоны Вишневец, Ольшанка, Колбасино, Девятровка-5.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»



1972 год: на борту БТ «Олег Ольховский» Юлия ОЛЬХОВСКАЯ и Игорь ЧЕРНОЗУБОВ.

Возвращение «Олега Ольховского»

Окончание. Начало на стр. 3

В свой первый рейс комсомольско-молодежный экипаж БТ «Олег Ольховский» выходил на тот же фарватер, по которому летом 1944-го сквозь завесу артиллерийского огня шел на прорыв 92-й с юнгой Олегом Ольховским у пулемета. Теплоход более 10 лет ходил по Припяти и Днепро-ско-Бугскому каналу. О делах его экипажа было хорошо известно в Белорусском речном пароходстве. Отслужив срок, БТ завершил свою речную биографию. Но прошло совсем немного времени, и на вахту памяти юного моряка-днепровца встали воспитанники Брестского клуба юных моряков.

Как сообщили в «Днепробугводпути», после модернизации на Петриковском ремонтно-эксплуатационном участке БТ-624 продолжит свой путь по голубым магистралям Беларуси уже в новом качестве.

– Но прежней в его истории останется надпись на борту «Олег Ольховский»,

– говорит Николай Васильевич. – В Пинске чтят имя юного освободителя города и его отца лейтенанта-инженера бронекатера-92, погибших в 1944 году. Не одно поколение школьников выросло на примере жизни своего отважного сверстника. А нынешним пионерам и

мичман в запасе Александр Крыгин. – Десять лет воспитанники Центра юных моряков из Бреста на теплоходе «Олег Ольховский» приходили в Пинск, чтобы здесь вместе с нашими «гардемаринами» принимать участие в торжественных мероприятиях, посвященных Великой По-

Сегодня в Пинске дружины и отряды в гимназиях и школах носят имя Олега Ольховского. Есть и улица Ольховских, названная в честь отца и сына, погибших вместе с легендарным БК-92. Поднят он со дна Пины и навек застыл на постаменте на набережной в городском парке культуры и отдыха.

комсомольцам выпадет огромная честь стать участниками спуска на воду обновленного БТ-624. В Петрикове уже приступили к его ремонту.

– Ждут этого часа и юные моряки из клуба «Полесские гардемарины», – сообщил руководитель клуба старший

беде. Мы с удовлетворением восприняли весть о том, что имя юнги, которым гордятся военные моряки, останется на борту буксирного теплохода. В строю по-прежнему юные моряки и маститые капитаны, а значит, морское братство нерушимо.

КАК ЭТО БЫЛО

В августе 1941 года семья Ольховских – мать и трое детей – была эвакуирована из Ленинграда в Костромскую область. Учился Олег в школе-интернате. В 1943-м вместе со сверстниками был добровольно зачислен в Бакинскую школу юнг. По дороге в Баку парень в Саратове встретил отца, который служил в Волжской флотилии. Олег остался на бронекатере-92, где служил лейтенант-инженер Петр Ольховский. Юнга научился с закрытыми глазами разбирать и собирать пулемет, подавал снаряды, четко выполнял приказы командира лейтенанта Игоря Чернозубова, учился воевать у Алексея Куликова и Владимира Канарева, Набиллы Насырова... Их именами теперь названы улицы в Пинске. Оставшиеся в живых Чернозубов и Насыров не раз приезжали в город над Пиной, чтобы почтить память экипажа БК-92...

В 1970-х годах Пинск вновь посетили Юлия Ольховская, Игорь Чернозубов и Набилла Насыров. Торжественная у них была миссия. Пионеры, чьи отряды носили имя О. Ольховского, обратились в ЦК ВЛКСМ с просьбой посмертно принять юнгу в ряды ВЛКСМ. Олег Ольховский мечтал стать комсомольцем. Как известно, посмертно в комсомольцы не принимают. Но в этом случае ЦК сделал исключение. Возле БК-92 состоялась торжественная линейка. Комсомольский билет на имя Олега Ольховского сегодня один из самых ценных экспонатов народного музея Днепровской флотилии и Первого учебного отряда МВФ СССР, который почти 40 лет базировался в Пинске.

Ольховские погибли вместе с БК-92 12 июля 1944 года на реке Пине. 14 июля город был освобожден. Петр Ефимович Ольховский награжден орденом Отечественной войны первой степени, Олег – орденом Отечественной войны второй степени (посмертно). Звание Героя Советского Союза присвоено Алексею Куликову и Владимиру Канарееву. На набережной имени Днепровской военной флотилии на постаменте застыл бронекатер-92. Он был поднят со дна Пины и установлен как памятник на набережной парка культуры в 1968 году. Ему в разное время салютовали буксирные теплоходы с надписью на бортах «Олег Ольховский». Такой же салют в год 75-летия Великой Победы отдаст и обновленный БТ-624.

Коллектив ОАО «Витебскоблавтотранс» выражает глубокое соболезнование генеральному директору Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ. Пусть наши слова сочувствия поддержат Вас в эту трудную минуту и помогут пережить боль утраты.

Коллектив филиала «Автобусный парк № 1 г. Витебска» адресует слова глубокой скорби и поддержки генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его горем – невосполнимой утратой дорогого человека – МАТЕРИ.

Администрация, коллектив и профсоюзный комитет филиала «Автобусный парк № 2 г. Полоцка» выражают глубокое соболезнование генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

Коллектив филиала «Автобусный парк № 3 г. Орши» ОАО «Витебскоблавтотранс» глубоко скорбит и выражает искреннее соболезнование генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

Коллектив филиала «Городской электрический транспорт г. Витебска» выражает чувство глубокого сопереживания генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с утратой самого родного человека – МАТЕРИ. Сил Вам и терпения, чтобы пережить это трудное время потери.

Коллектив филиала «Автотранспортное предприятие № 5 г. Витебска» выражает глубокие соболезнования генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

Коллектив филиала «Автотранспортное предприятие № 6 г. Новополоцка» выражает искренние соболезнования генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его большим горем – смертью МАТЕРИ.

Филиал «Автотранспортное предприятие № 11 г. Толочина» выражает глубокое соболезнование генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи со смертью МАТЕРИ. Утрата близкого человека – огромное горе и испытание. Сил Вам, терпения, стойкости и веры.

Коллектив филиала «Автотранспортное предприятие № 14 г. Лепеля» выражает соболезнование генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с утратой самого родного человека – МАТЕРИ.

Коллектив филиала «Автотранспортное предприятие № 16 г. Глубокое» выражает искреннее соболезнование генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ. Сочувствуем родным и близким покойной, желаем духовных сил и мужества в это тяжелое время.

Коллектив филиала «Автотранспортное предприятие № 18 г. Браслава» соболезнует генеральному директору ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергею Ивановичу Старовойтову и разделяет горечь утраты в связи со смертью МАТЕРИ.

Опоры соединили

В Витебске ускоренными темпами продолжается возведение Полоцкого путепровода. Этот объект важен для жизнедеятельности города, поэтому работа здесь ведется практически в круглосуточном режиме.

Как отметил заместитель директора филиала МСУ № 5 ОАО «Мостострой» Александр Максимович, в начале февраля строители завершили один из самых сложных этапов – соединили опоры моста над железнодорожными путями. Монтаж железобетонных балок, каждая из которых весит около 40 тонн, производился с помощью крана КШМ-63.

Сейчас специалисты трудятся на самом мосту: оборудуют тротуары и трамвайные пути, которые решено сделать

бесстыковыми. Это позволит снизить на него динамические нагрузки.

Впереди – возведение части путепровода через пешеходную зону в продолжение улицы Советской Армии, трех съездов на улицы Ленинградскую, Мичурина и Локомотивную. Для проведения работ с середины февраля планируют закрыть для транспорта 2-ю Городокскую улицу.

Строительный объект областного центра поражает своим масштабом – работы ведутся на площади почти в 20 гектаров.

По замыслу проектировщиков, путепровод станет настоящим украшением города, здесь появятся удобные пешеходные тротуары и переходы, автостоянки, а расположенный рядом автовокзал получит дополнительное место для размещения маршрутного подвижного состава.

Кроме обычного уличного освещения, на мосту будет проведена иллюминация – световые растяжки как на центральных улицах города, а по нижнему краю моста планируют устроить подсветку. Близлежащий район тоже будет освещен: здесь появится более 100 фонарей.

Реконструкцию Полоцкого путепровода в городе над Двиной официально объявили стройкой номер один. Он соединяет в районе железнодорожного вокзала и автовокзала центр города с двумя крупными жилыми микрорайонами и выездами в сторону Полоцка и Санкт-Петербурга. А еще виадук возводится над железнодорожными путями станции Витебск, что создает дополнительные сложности для строителей и железнодорожников.

Как мы уже сообщали ранее, Полоцкий путепровод в Витебске закрыли на реконструкцию 15 ноября 2018 года. Построен он был в 1953-м и не рассчитан на современные нагрузки – непрерывное движение автотранспорта и трамваев. Специалисты Белорусского дорожного научно-исследовательского института «БелдорНИИ» не раз выносили заключение о невозможности дальнейшей эксплуатации объекта, однако городские власти постоянно откладывали ремонт. С финансированием строительства помог республиканский бюджет. В этом году к областным «Дожинкам» мост должен быть сдан в эксплуатацию.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ДБ»



От Пышек до «Привала»

Пешеходный мост с велодорожкой через Неман будет построен в Гродно. Он свяжет урочище Пышки на правом берегу реки с расположенной на левом берегу базой отдыха «Привал».

Лесопарк Пышки – излюбленное место для прогулок, активного отдыха и занятий спортом пенсионеров, родителей с детьми и молодежи. Здесь проходит и пешеходная «тропа здоро-

вья». На противоположном берегу Немана расположена база отдыха «Привал», куда также устремляются на отдых горожане и гости областного центра. Соединит Пышки и «Привал» пешеходный мост, проект которого разрабатывается УП «Институт Гродногражданпроект». По оценкам специалистов, рельеф береговой линии в этом месте довольно сложный: много глубоких оврагов и ручьев, крутые, обрывистые и меняющие контур после паводков берега.

По проекту общая длина пешеходного моста – 190 метров, ширина – 4,75 метра. Как сообщается на сайте Гродненского

облисполкома, его инженерная конструкция состоит из трех стальных пролетов и четырех опор. Русловой пролет длиной 130 метров украсят двумя стальными арками, объединенными между собой системой продольных и поперечных связей. Устроена будет велосипедная дорожка шириной 2,5 метра. Подходы к пешеходному мосту с обеих сторон выложат бетонной тротуарной плиткой. Покрытие мостового полотна – двухслойное из асфальтобетона. Пропускная способность полосы пешеходного движения составит 4000 человек в час, велосипедного – 300 единиц в час. Сооружение объекта начнется в этом году после прохождения экспертизы проекта.

К слову, в настоящее время в Гродно через Неман движение транспортных средств, пешеходов и велосипедистов проходит по трем мостам: Старому, Новому и Румлевскому. В конце прошлого года начата реконструкция неэксплуатирующегося однопутного железнодорожного моста в четырехполосный автомобильный.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

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 247 тыс. тонн песчано-соляной смеси и 83 тыс. тонн чистой соли. С начала зимнего периода для обработки дорожного покрытия израсходовано свыше 135 тыс. тонн песчано-соляной смеси и 86 тыс. тонн чистой соли. Парк специальной дорожной техники, применяющейся для очистки республиканских автодорог от снега и льда, насчитывает 1671 единицу.

Что касается аварийности, то по данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 10 февраля, с 1 января на республиканских дорогах произошло 90 учетных ДТП, в которых погибло 28 человек и 85 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 83 ДТП, в которых погибло 14 и было ранено 89 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 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.

ПРОФЕССИОНАЛ

И призвание, и состояние души

Свыше 35 лет своей жизни Галина Корнейчук посвятила дорожному делу. В прошлом году ее, начальника линейной дорожной дистанции № 752 ДЭУ-75 РУП «Могилевавтодор», отметили за многолетнюю плодотворную работу и образцовое выполнение служебных обязанностей медалью «За трудовые заслуги».



Почти 80 км дорог – в надежных руках Галины КОРНЕЙЧУК и ее подчиненных.

С Галиной Ивановной я познакомилась пару лет назад, когда была в командировке в Горецком ДЭУ-75.

– Вы обязательно должны встретиться с нашим начальником ЛДД в Дрибинском районе. Это очень опытный дорожник и уникальная в своем роде женщина, – сказал мне тогда начальник ДЭУ Сергей Ильиных.

Галину Корнейчук мы застали на одном из объектов – почти весь коллектив дистанции трудился на окоске придорожной полосы автодороги. Энергичная, деятельная и очень позитивная женщина с такой любовью в голосе рассказывала о своем деле. У нее, как у настоящей хозяйки, каждая пядь земли, то есть автодорог, под неусыпным контролем. От взгляда начальника ЛДД не ускользают даже малейшие недочеты, и поэтому постоянно что-то надо подкрасить, где-то подкосить придорожную

полосу или выполнить другие работы, касающиеся обслуживания автодорог: ликвидировать ямочность, произвести уборку – и так до бесконечности.

К слову, Галина Корнейчук – единственная женщина в Могилевской области, руководящая линейной дорожной дистанцией. И все 79 километров автомобильных дорог республиканского значения – в ее надежных и крепких руках.

С ней не забалуешь, шутят дорожные рабочие, но в то же время признаются: Галина Ивановна очень требовательна не только к своим подчиненным, но и прежде всего к себе. Ведь в конечном итоге ухоженные и ровные автомобильные дороги – это лицо коллектива и в целом имидж предприятия. А еще и часть завораживающих пейзажей, которыми славится Дрибинский район.

Мы беседуем в салоне «ГАЗели». О том, как связала свою жизнь с автомобильными дорогами, она рассказывает просто и без прикрас:

– В 1979 году стала студенткой Белорусского государственного политехнического института (ныне БНТУ – Белорусский национальный технический университет). Из многих вариантов выбрала дорожную специализацию и ни разу об этом не пожалела.

После окончания института Галина Корнейчук вместе с мужем Николаем, с которым познакомилась во время учебы, вернулась в родной Краснопольский район. Вместе пошли работать в местное ДРСУ. Свою трудовую деятельность начала техником-лаборантом, потом была мастером, инженером, выросла и до начальника производственного отдела. Муж занимал должность главного инженера.

Авария на Чернобыльской атомной электростанции разделила жизнь семьи Корнейчук на до и после. Родной Краснопольский район оказался в числе наиболее пострадавших от радиации, и многим его жителям пришлось уехать из этих мест. Такое непростое решение приняла и семья Галины Ивановны. Правда, уехали недалеко – в более чистый Дрибинский район.

В Дрибине ее муж возглавил ДРСУ-217, а она стала работать начальником плано-производственного отдела. В 1998 году было создано республиканское унитарное предприятие «Могилевавтодор», а чуть позже Галине Ивановне предложили должность начальника линейной дорожной дистанции:

– Около 20 лет тружусь здесь, и работа приносит мне удовлетворение. Результаты своего труда вижу каждый день не только я, но и все автомобилисты, которые проезжают по дорогам Дрибинщины.

Галина Корнейчук считает, что профессия дорожника сродни экстренным службам. Невзирая на выходные и праздники, а также время суток, комфортный и безопасный проезд по автодорогам должен быть обеспечен. И поэтому нельзя ограничиваться 8-часовой сменой и приостанавливаться в выходные. Это не просто работа, а призвание, состояние души. Via vita est – «Дорога – это жизнь». И с древними римлянами не поспоришь.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

ТЕХНИКА

Испытания нового автогрейдера «Амкодор-165», разработанного и изготовленного ЗАО «Амкодор-Пинск», прошли недавно в реальных условиях эксплуатации в ДРСУ-194 КУП «Минскоблдорстрой». Это позволило максимально учесть запросы и пожелания заказчиков.

Помощник на все случаи



Фото Павла КУЧИЦКОГО

В мае прошлого года четыре таких автогрейдера были переданы этой дорожно-строительной организации. Затем с дорожниками Минской области был заключен первый контракт на дальнейшую поставку техники. Сформирован портфель заказов на первое полугодие. Пинская продукция, утверждают машиностроители, сможет составить достойную конкуренцию российским, и не только, производителям. Тем более что многофункциональный колесный автогрейдер «Амкодор-165» признан новинкой 2019 года среди лучшей техники ОАО «Амкодор – УКХ» в номинации «Продукция производственно-технического назначения» в республиканском конкурсе «Лучшие товары Республики Беларусь».

По словам начальника отдела маркетинга и сбыта ЗАО «Амкодор-Пинск» Виталия Киселева, данная специализированная самоходная техника среднего класса применяется для планировки земельного полотна, профилирования дорог, выравнивания строительных площадок, грунта, гравия, песка и

щебенки, на подготовительных работах по возведению дамб. Успешно используется автогрейдер на прокладке дренажных и водоотводных каналов вдоль дорог, на рылении асфальтных покрытий и тяжелых грунтов. Компактные размеры и хорошая маневренность позволяют использовать спецтехнику для расчистки дорог от снега и наледи. Таким образом, автогрейдер применим в дорожном, железнодорожном, мелиоративном, ирригационном и гидротехническом строительстве.

Появление инновационной модели, отмечает Виталий Викторович, связано не только с реализацией стратегии импортозамещения, но и с необходимостью создания подобной техники для белорусского рынка в связи с ее востребованностью дорожно-строительной отраслью. Согласно маркетинговым исследованиям, изношенность таких машин в стране составляет 90 процентов, и парк техники нуждается в его полном обновлении.

Тамара ЩЕРБАКОВА, «ДБ»

ОАО «Борисовгрузавтотранс»: по-прежнему в строю

75. Немного в автотранспортной отрасли организаций, перешагнувших этот возрастной рубеж. Сегодняшний юбиляр за это время смог стать яркой звездой на белорусском небосводе.



В 1944 году Советская Армия освободила Белорусскую Советскую Социалистическую Республику от немецко-фашистских захватчиков. Для восстановления народного хозяйства Совет Народных Комиссаров БССР принимает постановление № 451 о создании автобаз. Согласно этому решению в 1945 году была организована и Борисовская автотранспортная контора.

АТК начиналась с пяти, преимущественно трофейных, автомобилей: ГАЗ-АА, «Форд-6», «Форд-8», «Рено» и «Опель». При этом технически исправной была только одна машина. Для обеспечения перевозочного процесса в феврале в контору зачислили 16 человек.

Идет время. Коллектив автобазы принимает самое активное участие в великих стройках страны. Автохозяйство становится рентабельным, благодаря чему его автопарк расширяется и пополняется новым автотранспортом. Развиваются пассажирские перевозки. Выделяются средства на строительство новой типовой автобазы, и в начале 1955 года происходит разделение Борисовской автотранспортной конторы на две: пассажирскую АТК-1 и грузовую АТК-2.

Грузовое автохозяйство размещается на территории дорожно-эксплуатационного управления и вскоре отстраивает для себя новую современную базу. Постепенно оно «впитывает» в себя все мелкие транспортные предприятия Борисова.

В 1960 году Борисовская АТК № 2 переименовывается в автобазу № 1 г. Борисова, в 1963-м – в автоколонну № 2421.

На предприятии совершенствуется организация перевозок грузов, и для промышленных, строительных и торгующих организаций внедряется новый прогрессивный метод – центровывоз. Централизованный вывоз распространяется и на сельскохозяйственные предприятия для доставки удобрений по схеме «вагон – автомобиль – поле».

1960-е годы характеризуются научно-технической революцией. Инженерно-технические работники, рационализаторы автоколонны осуществляют реконструкцию производственных помещений, внедряют средства малой механизации и элементы производственной эстетики. Завершается внедрение агрегатно-участковой организации производства

ОАО «Борисовгрузавтотранс» гордится своими работниками Иваном Рогачем, Михаилом Статкевичем, Владимиром Смехом, Евгением Беляковым и Георгием Нарышкиным, которые являются настоящими профессионалами и примером для молодежи. Их труд неоднократно отмечен отраслевыми и республиканскими наградами.

Кроме того, за добросовестный труд четыре работника ОАО «Борисовгрузавтотранс» награждены орденом «Знак Почета», орденом Трудового Красного Знамени – пять, столько же – орденом Трудовой Славы 3-й степени.

На предприятии два обладателя ордена Октябрьской Революции, по одному – ордена Трудовой Славы 2-й степени и ордена Ленина. Труд семерых человек отмечен медалью «За трудовую доблесть», четверо являются «Ганаровымі транспартнікамі» страны.

технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Хозяйство включилось в социалистическое соревнование.

По итогам рационализаторской работы за 1967 год коллектив автопарка занимает первое место с присуждением ему денежной премии Министерства автотранспорта БССР.

Предприятие продолжает неукоснительно набирать мощности. И вот в 1981 году назрел момент для отделения в самостоятельное хозяйство автомобилей, обслуживающих предприятия торговли. Таким образом, в соответствии с приказом министра автомобильного транспорта БССР из состава автоколонны выделяется грузовой автомобильный парк № 1.

В 1987-м автоколонна № 2421 переименована в грузовой автомобильный парк № 4, который, выйдя в 1994 году из состава АО «Минскоблавтотранс», преобразуется в арендный грузовой автомобильный парк № 4. В результате реорганизации и приватизационных процессов в XXI век хозяйство вступило как открытое акционерное общество «Борисовгрузавтотранс».

За плечами ОАО «Борисовгрузавтотранс» – яркая, насыщенная жизнь. Шесть лет подряд – с 2004 по 2009 год

– и в 2013-м по итогам городского соревнования среди предприятий Борисова оно занимало первое место, а в 2010-м – второе. В 2011 году отмечено дипломом Борисовского райисполкома в номинации «За высокий уровень организации работы по перевозке грузов». По итогам работы за 2011 и 2013 годы занесено на районную Доску почета.

Государственные награды за добросовестный труд вручались и работникам предприятия. Всего орденами и медалями награждено 25 человек, причем пятеро из них – неоднократно. Четверо тружеников удостоены нагрудного знака Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Почетный транспортник».

В 1980-е годы автопарк достиг своего апогея: здесь работало свыше 1300 человек, перевозки производились 780 автомобилями и более чем 300 единицами прицепного состава. Сегодня в ОАО – порядка полсотни большегрузных автомобилей отечественного производителя: автосамосвалы МАЗ-5516 и бортовые МАЗ-5440, работа которых обеспечивается персоналом численностью 68 человек.

Сотрудничает акционерное общество в основном с местным дорожно-

строительным управлением № 64 ОАО «Строительно-монтажный трест № 8», для которого возит строительные грузы, и с сельскохозяйственными предприятиями. Им в зависимости от сезона перевозит картофель, свеклу, зерно, кукурузу, удобрения и прочие грузы. С этими заказчиками сложились давнишние доверительные отношения.

Кроме того, в формировании выручки предприятия участвует диагностическая станция № 125, где с 2001 года проводится техосмотр автомобилей. «Борисовгрузавтотранс» является официальным представителем завода МАЗ, производит техническое обслуживание и ремонт выпускаемых им машин, о чем имеется свидетельство. Немаловажную роль играет и аренда помещений, сдаваемых под офисы, и традиционная услуга автохозяйств – предрейсовое медицинское освидетельствование водителей.



– Немало потрудились на своем веку наше предприятие. Доблестный труд и коллектива в целом, и многих работников в отдельности был замечен и отмечен не только внутри нашей организации, но и государственными структурами. Наш автопарк гордо прошел свой жизненный путь длиной в 75 лет, – утверждает Анатолий ЛАППО, 45 лет трудившийся на предприятии, из которых 21 год – в должности директора.



– Акционерное общество благодарно всем тем, кто работал и работает на благо родной автобазы, – поддерживает Анатолия Владимировича сменивший его на посту молодой и перспективный Роман МИНИЧ. – Благодаря всем этим людям ОАО «Борисовгрузавтотранс» по-прежнему в строю!

Оксана ГУЧЕК, «ТВ»

Сердце — небу и земле



12 февраля свой 65-летний юбилей отмечает директор ОАО «Авиакомпания Гродно» Олег КАЧАЛОВ.

на как самостоятельное предприятие, авиационно-химические работы самолетами Ан-2 продолжались как в Беларуси, так и в Краснодарском и Ставропольском краях, Ростовской области. К 2013 году они полностью прекратились в Беларуси, с 2016-го самолеты авиакомпании не работают и в России. Тогда коллективу пришлось переориентироваться на другие виды авиационной деятельности – и было выбрано направление грузовые перевозки. Первое воздушное судно Ан-32 начало работать на перевозке грузов в 2007 году, сейчас в эксплуатации находятся также самолеты Ан-12 и Ан-30. Для обеспечения парашютных прыжков, экскурсионных, аэровизуальных полетов используются Ан-2. ОАО «Авиакомпания Гродно» тесно сотрудничает с ГП «Антонов» и, возможно, станет первым заказчиком на самолеты Ан-2-100. Пока все работы с этой крылатой машиной носят опытный режим.

– В прошлом году мы взяли в опытную эксплуатацию самолет Ан-2-100, чтобы проверить его возможности. Воздушное судно может выполнять достаточно узкий круг работ по сравнению с предыдущей моделью – лесопатрульная и лесоавиационная деятельность, обзорные и экскурсионные туры, перевозка грузов до 1,5 тонны. Пока машина не допущена к выполнению авиационно-химических работ, десантированию парашютистов. Надеемся в этом году провести испытательные полеты с привлечением специалистов ОКБ «Антонов», чтобы спектр работ машины был значительно расширен. Считаю, что самолет нам интересен, – объясняет руководитель. – Готовим широкую программу переучивания нашего инженерно-авиационного и летного персонала. Как правило, это достаточно трудоемкий и дорогостоящий процесс, но тем не менее его будем выполнять. В прошлом году на самолете Ан-2-100 мы летали на Международный авиакосмический салон МАКС-2019 в Жуковский, где выполняли демонстрационные полеты. Управлял лайнером командир воздушного судна Сергей Михайлович Болковой. Самолет собрал вокруг себя много жела-

ющих осмотреть его снаружи и внутри: технических экспертов, различные делегации и зрителей – всем было интересно, на что заменен Ан-2.

В настоящее время ОАО «Авиакомпания Гродно» – это динамично развивающееся предприятие. В 2019 году коллективу предстояло выполнить шесть целевых показателей развития, с чем он успешно справился.

– Авиакомпания старается обеспечить безопасную эксплуатацию воздушных судов и грузовые перевозки. Большая заслуга коллектива в том, что в течение многих лет авиационные работы и перевозки у нас выполняются без авиационных событий, нарушений охраны труда, с соблюдением в полном объеме техники безопасности, – подчеркивает Олег Качалов. – В основном наша зона работ – это Ближний Восток и Афганистан. Мы перевезли за прошлый год 2915 тысяч тонн грузов – прирост составил 102,6 процента к 2018 году. Соответственно возрос и экспорт транспортных услуг – на 128 процентов к такому же периоду. Также идет рост экспортной составляющей выручки.

На 2020 год предусмотрено определенное увеличение грузовых перевозок, выручки, в том числе экспортной. В разделе грузовых перевозок основное направление деятельности видится в замене парка – переходе эксплуатируемых сегодня машин советского производства Ан-12 на более современную технику: грузовые самолеты западного либо российского производства. И сейчас на предприятии проводится анализ, достаточно ли имеющегося парка либо его необходимо расширить, чтобы решать задачи 2021 года.

Критерии того, что все идет так как надо, считает Олег Владимирович, это когда все задачи выполняются в полном объеме и в четком рабочем ритме, без срывов, когда нет напряженности в коллективе, налажено взаимопонимание, люди здоровы и получают достойную зарплату. Кроме того, есть стремление и план, как добиться лучших результатов.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Родом Олег Владимирович с Вилейщины. Мечта стать военным летчиком зародилась у него еще во время учебы в восьмом классе 6-й гродненской школы. Юноша начал серьезно готовиться к вступительным экзаменам, уделяя большое внимание физической подготовке, в том числе тренировкам по гандболу и хоккею. Поэтому и поступление в Ворошилов-

нает юбилар. Служил Олег Качалов в авиации Балтийского флота – летал на тяжелых бомбардировщиках, каждому полету предшествовала серьезнейшая подготовка.

После расформирования дивизии морской авиации в 1991 году Олег Владимирович пришел в Гродненское авиапредприятие на должность штурмана летного отряда. Вскоре стал старшим штурманом, затем был командиром Гродненского объединенного авиаотряда, заместителем директора ГП «Аэропорт Гродно». В 1997-м Качалова назначили директором ОАО «Авиакомпания Гродно». А в 1999 году он с отличием окончил Академию управления при Президенте Республики Беларусь. Полученные знания, особенно по экономике предприятия, очень пригодились в дальнейшей работе. Олег Владимирович и сейчас продолжает летать – только теперь на Ан-2 и Ан-30:

– На больших скоростях и высотах – это один тип полетов. И очень интересно летать на самолете с ручным управлением, который находится намного ближе к земле.

В 1990-е годы гродненское авиапредприятие занималось авиационно-химическими работами и аэропортовой деятельностью – обслуживанием воздушных судов. Тогда были регулярные и чартерные рейсы. С 2003-го, когда авиакомпания была выделе-

2915 МЛН ТЫСЯЧ ТОНН

грузов перевезено за 2019 год ОАО «Авиакомпания Гродно». Прирост составил 102,6 процента к предыдущему году. Экспорт транспортных услуг к 2018-му возрос на 128 процентов. В этом немалая заслуга руководителя предприятия и его коллектива.

градское высшее авиационное училище штурманов прошло успешно. Накрепко врезалась в его память самая главная встреча – с небом.

– Первый полет был 14 апреля 1974 года. Ему предшествовали три семестра учебы, наземная и тренажерная подготовка. Там начинаешь понимать, что одних восторгов мало и еще требуется многое изучить, наработать опыт. А выпускали нас из училища с налетом в 200 часов, – вспоми-

ПРИМИТЕ
ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

**УВАЖАЕМЫЙ
ОЛЕГ ВЛАДИМИРОВИЧ!**

Руководство и коллектив РУП «Национальный аэропорт Минск» сердечно поздравляют Вас с днем рождения!

65 лет – это повод для гордости, радости, добрых пожеланий и приятных слов. Пусть Ваша жизнь будет яркой и насыщенной приятными событиями!

От всей души желаем, чтобы Ваши личные и профессиональные планы успешно осуществлялись, смелые идеи воплощались в жизнь, а оптимизм и неиссякаемая энергия всегда помогали двигаться вперед к новым высотам!

Генеральный директор
В.В. ХОРОНЕКО

**УВАЖАЕМЫЙ
ОЛЕГ ВЛАДИМИРОВИЧ!**

Коллектив государственного предприятия «Белаэроавиация» поздравляет Вас с достижением еще одного знаменательного рубежа в жизни и желает крепкого здоровья, чистого неба, неиссякаемой жизненной энергии и успехов в осуществлении всех планов!

Служению любимому делу Вы посвятили большую часть прожитых лет, снискав на этом пути всеобщее уважение. Ваши трудолюбие и талант организатора, высочайший уровень компетентности и самодисциплины позволяют решать любые вопросы и покорять новые вершины.

Пусть все, о чем мечтаете, сбудется. И пусть рядом будут надежные люди, которые поддержат все Ваши начинания.

Желаем Вам огромного счастья и любви родных, ощущать красоту каждого дня и всего самого доброго!

Генеральный директор
Л.Н. ЧУРО

**УВАЖАЕМЫЙ
ОЛЕГ ВЛАДИМИРОВИЧ!**

От имени коллектива ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407» поздравляю Вас с юбилеем!

Пусть каждый день приносит множество радостных событий, вдохновляет на новые идеи, дает неисчерпаемую энергию для достижения успехов в Вашей профессиональной деятельности на благо развития гражданской авиации Республики Беларусь!

От всей души желаю Вам плодотворной работы, большого личного счастья и всего самого доброго. Пусть трудности, встречающиеся на Вашем пути, будут всегда легко преодолимы. Крепкого здоровья, душевного тепла и праздничного настроения! Мира, добра и благополучия Вам и Вашим близким!

Генеральный директор
Е.С. ВАЙЦЕХОВИЧ

НЕСПОКОЙНЫЕ БУДНИ

В числе этих людей и главный энергетик Молодечненского рефрижераторного депо Михаил ДЫДЫШКО. В сентябре 1985-го начальник участка Молодечненской дистанции сигнализации и связи в качестве инженера-связиста отправился работать в Афганистан. Выбор на него пал неслучайно. Молодой, ответственный, хорошо себя зарекомендовавший профессионал, за плечами которого – отраслевой техникум в Бресте и БИИЖТ. Плюс ко всему еще коммунист, сын орденосца – участника ВОВ, дошедшего до Берлина.

Михаил Александрович не думал, что после собеседований в разных инстанциях, как то Управление Белорусской железной дороги, министерства путей сообщения и иностранных дел СССР, остановятся на его кандидатуре. Но пути назад не было. Отказываться – как-то не по-мужски. Впрочем, ему было не привыкать к сложностям. Служба в войсках ПВО в Заполярье, где морозы до 50 градусов, воспитала и характер, и волю.

– Работать предстояло в приграничном Хайратоне, в котором СССР была проведена железная дорога и построена одноименная станция. Туда из Советского Союза приходили поезда с продовольствием и другими грузами. У меня была серьезная миссия – обеспечи-

Только бы был жив!

31 год назад, 15 февраля 1989 года, завершился вывод советских войск из Афганистана. В календаре Беларуси этот день отмечается как День памяти воинов-интернационалистов. Свой интернациональный долг в Республике Афганистан с 1979 по 1989 год исполнило более 30 тысяч белорусов. Для кого-то это была военная служба, для кого-то – годы командировки.

вать телеграфную связь Хайратона с Москвой и Кабулом, а также местную телефонную связь и связь с амурдарьинским портом, – вспоминает Михаил Александрович. – Вместе с другими гражданскими специалистами из разных уголков Союза – геологами, машиностроителями – жил в поселке, построенном для нас. К месту работы на станцию возили на автобусе. Получали афганские деньги, еду покупали у местных. Жили в полувоенных условиях.

В боевых действиях гражданские не участвовали, но опасность их подстерегала на каждом шагу. С афганцами по роду работы они пересекались ежедневно. Кроме того, под прицелом винтовок тали-

бов могли находиться каждую минуту. Но со временем с этим свыклись:

– Сегодня ты мог работать вместе с местными, а завтра узнаешь, что они убежали в горы к талибам да еще прихватили с собой в качестве заложника советского гражданского. И не дай бог, у вас с кем-то были серьезные разногласия.

Степень опасности возрастала, когда ездили в Мазари-Шариф – город в 45 километрах от Хайратона. Помимо пистолетов, которые были при себе всегда, брали с собой автоматы Калашникова, гранаты. Частыми были и обстрелы поселка, где проживали советские специалисты, поэтому необходимо было его постоянно патрулировать. При-

ходило ему видеть и потери. Михаил Дыдышко считает, что ему повезло больше, чем другим.

На этом фоне утомительная жара с раскаленным (до 50 градусов) воздухом, некачественная вода и быстро портящиеся продукты были мелочью. Обо всем этом Михаил Александрович не писал своим родным, вообще, был немногословен. Им большего и не надо было: главное, знать, что муж и отец жив и здоров. Опасная командировка затянулась на два с половиной года. Зато радости не было конца, когда он вернулся домой целым и невредимым.

До середины 1990-х Михаил Дыдышко работал в дистанции сигнализации и связи, затем перевелся в рефрижераторное

депо, где трудится уже более четверти века. Его профессионализм и добросовестную работу стальная магистраль оценила знаком «За добросовестную работу на Беларускай чыгунцы» трех степеней.

Одной из дат в семейном календаре Михаила Дыдышко значится 15 февраля. Но более важной является 24 марта, когда он, возвращаясь домой, пересек советско-афганскую границу. Михаил Александрович не жалеет о той опасной командировке хотя бы потому, что она научила его ценить жизнь, по-другому относиться к людям, помогла сделать переоценку ценностей.

Ольга НИКОЛАЕВА



ДОРОГАМИ АФГАНА

Под руками теплый руль

Есть в стихах поэта Николая Гольбрайха, посвященных воинам-«афганцам», такие пронзительные, берущие за душу строки:

*Я низко кланяюсь всем вам,
Афган прошедшим пацанам.
Всем, кто остался вечно молодым
И кто вернулся в двадцать лет седым.*

Среди белорусов, исполнявших свой воинский интернациональный долг в жарком во всех смыслах Афганистане, и водитель Березовского ЖКХ Владимир БРУЙЛО – в 1982–1984 годы рядовой 659-го автомобильного батальона.

Владимир Николаевич вырос в многодетной сельской семье. Девятерым детям пришлось рано привыкать к труду. Но это и помогало Володе преодолевать трудности не очень обустроенного палаточного быта своего автобата, выздоравливать в короткие сроки после тяжелых болезней, приобретенных на афганской войне. На протяжении двух лет он совершал сопряженные со смертельным риском рейсы, доставляя продовольствие и

вещевое имущество, а подчас и боеприпасы советским воинским частям в Афганистане.

В марте 1982 года Владимир Бруйло получил повестку о призыве в Вооруженные Силы, которую, кстати, хранит как реликвию в армейском альбоме. Он был направлен в Туркестанский военный округ. Пройдя там курс начальной военной подготовки и приняв военную присягу, был зачислен водителем в автобат, который базировался рядом с приграничным с Афганистаном узбекским городом Термезом.

– Первые выходы колонн были спокойными, – вспоминает Владимир Николаевич. – Правда, по обочинам еще дымились остовы сгоревшей техники, и это отрезвляло... А вскоре пошли



душманские засады, обстрелы, подрывы на минах...

Слова самодельного солдатского поэта о водителях Афгана «под руками теплый руль, а педаль и ствол под ногами. И под боком земля, мне плюющая пулей в лицо...» – это про них.

Отрадно, что все, кто был в одной роте с Бруйло, вернулись домой, поддерживают добрые, товарищеские отношения. Особенно близок Владимир Николаевич с земляками из родного Березовского района. Встречаясь, они вспоминают ребят из

батальона, которые не вернулись домой.

Да, на войне без потерь не бывает. Не обошли эти беды и 659-й автобат, а самому Бруйло довелось доставлять на своем КАМАЗе в Союз гроб с телом погибшего земляка Петра Козинца. За проявленные героизм и мужество он награжден посмертно орденом Красной Звезды. Его имя увековечено на стеле духовно-патриотического комплекса в городе Березе. Владимир Бруйло очень надеется, что память о нем и о всех погибших на афганской

земле будет жить в сердцах и последующих поколениях, а забота и поддержка семей погибших будет всегда в поле зрения властей и Белорусского союза ветеранов войны в Афганистане.

С 1987 года Владимир Николаевич добросовестно трудится водителем в Березовском ЖКХ. Об этом красноречиво говорят неоднократные поощрения, отзывы коллег-водителей и руководства.

– Знаю Владимира Николаевича более 20 лет как отличного водителя, человека и профессионала высокой культуры, готового всегда помочь коллегам. С такими, как Бруйло, легко, – уважительно говорит о нем начальник транспортного цеха ЖКХ Андрей Климчук.

Ему вторит коллега-водитель Вячеслав Пунько:

– На своем водительском веку я встречал разных людей. Владимира ценю за профессионализм, уважаю как товарища, хорошего семьянина и сына. В нашем шоферском коллективе у него высокий авторитет.

Владимир КАСЬЯНОВ

РОССИЯ

Электронных стало больше

В 2019 году пассажиры российских поездов дальнего следования приобрели онлайн более 74,5 млн проездных документов. Таким образом, доля электронных билетов составила 57% от общего объема продаж, а в отдельные дни декабря она достигала 62%.

Этот показатель в 10 раз превышает данные 2010 года, когда через интернет оформлялось 6% всех купленных билетов. В среднем через Сеть в прошлом году ежедневно приобреталось порядка 200 тыс. билетов, сообщает сайт ОАО «РЖД».

Стабильный рост электронных продаж связан с активным развитием онлайн-сервисов холдинга «РЖД». Так, например, через официальный сайт «РЖД Пассажирам» можно оформить билеты в специальные купе для маломобильных граждан, проезд в Калининград, перевозку животных, до-

полнительной ручной клади и багажа, а также выбрать услугу дополнительного питания.

Пользователям смартфонов на базе операционной системы Android или iOS доступно официальное мобильное приложение «РЖД Пассажирам». С его помощью можно без комиссии купить билеты на поезда дальнего следования и пригородного сообщения, оформить перевозку багажа и домашних животных, проверить информацию о ранее приобретенных билетах, узнать расписание поездов, авторизоваться в программе лояльности.



Для приобретения билетов в приложении можно использовать бонусные баллы, отслеживать свой бонусный счет, применять транспортные карты. Пассажиры также могут найти актуальную стоимость билетов на ближайшие даты, навигацию по вокзалам и ответы на часто задаваемые вопросы.

При онлайн-покупке электронных билетов на поезда дальнего следования

пассажирам предоставляется возможность электронной регистрации. После ее прохождения для посадки в поезд достаточно предъявить проводнику документ, удостоверяющий личность, указанный при покупке билета. Приобретенный онлайн проездной документ не обязательно распечатывать на специальных бланках в кассах или специализированных терминалах на вокзалах.

ЛИТВА

Come back зеленых стрелок

Правительство Литвы распорядилось вернуть так называемые зеленые стрелки на перекрестках, разрешающие повороты направо, изменив, таким образом, собственное постановление, которое с января отменяло такие указатели.

Позволяющие поворот направо даже при красном сигнале светофора зеленые стрелки будут действовать, как и раньше, если автомобилист остановится на перекрестке и убедится, что его движение не будет мешать безопасности пешеходов и движению других транспортных средств.

Однако в мэрии крупных городов считают, что это увеличит пробки.

КАЗАХСТАН

Экология плюс экономия

В 2019 году в Павлодаре, Актау и Алматы появились электробусы. Сейчас в Актау курсируют пять электробусов, в Павлодаре и Алматы – по десять.

Если экологический транспорт пройдет проверку морозами, региональные власти всерьез задумаются об увеличении его парка. По мнению специалистов, электробусы ежемесячно повышают эксплуатационные преимущества перед автобусами. Кроме того, они максимально соответствуют современной модели развития урбанистической экономики: ноль вредных выбросов, низкий уровень шума и высокая адаптация под концепцию Smart City.

На один километр в Казахстане электробус тратит 18 тенге (примерно 10 белорусских копеек), дизельный аналог – порядка 90–100 тенге (50–56 копеек). В среднем на 1 км пути электробус затрачивает 1 кВт электроэнергии. Автобус на дизеле – 400 мл топлива.

ТАДЖИКИСТАН

И дороги, и мосты

В Таджикистане реализуется 11 государственных инвестиционных проектов в сфере транспорта. По данным профильных государственных ведомств, сумма их составляет свыше 8,5 млрд сомони (876,6 млн долларов США).

Продолжаются реконструкция и строительство автомобильных дорог Душанбе – Бохтар, Худжанд – Исфара, Куляб – Шамсиддин Шохин, Шкев – Калаихумб, Куляб – Муфинабад с проектной стоимостью более 4 млрд сомони (412,5 млн долларов).

По данным источника, объекты будут сданы в эксплуатацию до празднования 30-летия государственной независимости страны в следующем году.

В этом году начнется осуществление проектов по реконструкции и строительству участка Обигарм – Нурабад автомагистрали Вахдат – Карамык на сумму 3,5 млрд сомони, стартует реализация проектов автомобильных дорог Калаихумб – Вандж с проектной стоимостью 2,2 млрд, Хулбук – Темурмалик на сумму 200 млн сомони.

Запланировано также возведение седьмого моста на реке Пяндж между Таджикистаном и Афганистаном в местности Кокул и автомобильной дороги протяженностью 18 км на сумму 70 млн сомони.

АРМЕНИЯ

Девять баллов ответственности

С начала года в Армении вступили в силу поправки в закон «Об административной ответственности» и шесть смежных законов, предусматривающих внедрение балльной системы оценки безопасности дорожного движения.

Каждому водителю на год предоставляется 9 баллов. Если он за это время все их исчерпает, то лишится водительских прав на полгода, но может восстановить их через 3 месяца, сдав теоретический экзамен. После пересдачи теории или завершения срока санкций 9 баллов восстанавливаются.

Если водитель снова исчерпает все баллы, права заберут уже на год, и, что-

бы вернуть их, придется сдать и теоретический, и практический экзамен.

Можно также сдать экзамены в случае, если баллы на исходе, это добавит два новых.

Сразу четыре балла водитель может потерять за превышение скорости на 51–80 км/ч и пьяное вождение. Три балла вычитается за несанкционированную передачу номерных знаков, езду против движения по улице с односторонним движением, по встречной полосе, за превышение скорости на 31–50 км/ч. Двух баллов водитель лишится за ухищрения с госномерами (даже если будет прикрыта хоть одна цифра), за неправильное пересечение разделяющих полосы преград – газонов,

превышение допустимой скорости на 11–30 км/ч, создание аварийной ситуации. Минус балл – в случае нарушений разделительных линий, неправильных поворотов и разворотов, несоблюдения правил проезда на перекрестке, пешеходных переходов, обгона, курения во время езды, незастегнутых ремней безопасности, разговоров по телефону. Половина балла будет вычитаться за использование нестандартных или изношенных номерных знаков, несоблюдение правил остановки и парковки.

При каждом проступке водителя проинформируют об административном штрафе, и он сам может подсчитать свои баллы.

СОВЕТЫ ВРАЧА

...И не будет болеть голова



Многие люди, словно живой барометр, заранее чувствуют колебания погоды – будь то ветер, повышение или понижение температуры, атмосферное давление, осадки, магнитные бури. Это состояние называется метеозависимостью и метеочувствительностью.

ее циркуляция, развивается кислородное голодание мозга. Если не бороться с метеочувствительностью, возрастает риск усугубления имеющихся патологий.

Симптомами метеозависимости могут быть резкие перепады артериального давления, слабость, сонливость, рассеянность, утомляемость, головокружение и головная боль, повышенная раздражительность, мышечная боль, учащенное сердцебиение, носовое кровотечение, боль в области сердца, обострение хронических заболеваний и прочее.

При тяжелой форме метеозависимости, так называемой метеопатии, развиваются головные боли по типу мигрени, появляются перепады давления, боли в сердце, отмечаются повышение пульса и скачки давления, нередко дают о себе знать старые травмы.

Людей, реагирующих на колебания погоды, немало. В их числе гипертоники, гипотоники, больные с ишемией и стенокардией, страдающие хроническим

бронхитом и астмой, малолетние и пожилые, полные, любители курения и алкоголя. Имеющие заболевание костей и суставов иногда за несколько дней ощущают приближение непогоды.

Конечно, метеочувствительность, возникшая в результате хронических заболеваний, не излечивается, а игнорирование симптомов может привести к ухудшению состояния. Особенно если речь идет о серьезных проблемах со здоровьем. Но при соблюдении профилактических мер ее проявления могут исчезнуть. Откажитесь от вредных привычек, принимайте по назначению поливитамины, больше двигайтесь, никогда не переедайте. Наладьте свой сон и приведите в норму режим дня, боритесь со стрессами, контролируйте все недуги и лечите их вовремя. Лучшее лекарство от метеозависимости – здоровый образ жизни.

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

Определенная реакция тела на каждый раздражитель, например, сильный ветер, атмосферное давление, солнечное излучение, влажность, возмущение геомагнитного поля земли, заложена в нас с рождения. Это признак того, что организм нормаль-

но функционирует и способен адаптироваться к окружающей среде. Поэтому метеочувствительность свойственна всем людям без исключения, поскольку мы являемся частью природы и тесно связаны с ее изменениями. К примеру, многих клонит в сон, когда за окном дождь, и

практически у всех улучшается настроение, когда светит солнце.

Если же колебания погоды вызывают серьезный дискомфорт и неприятные ощущения, то речь идет уже о метеозависимости – состоянии, при котором кровь сгущается, нарушается

КРОССВОРД

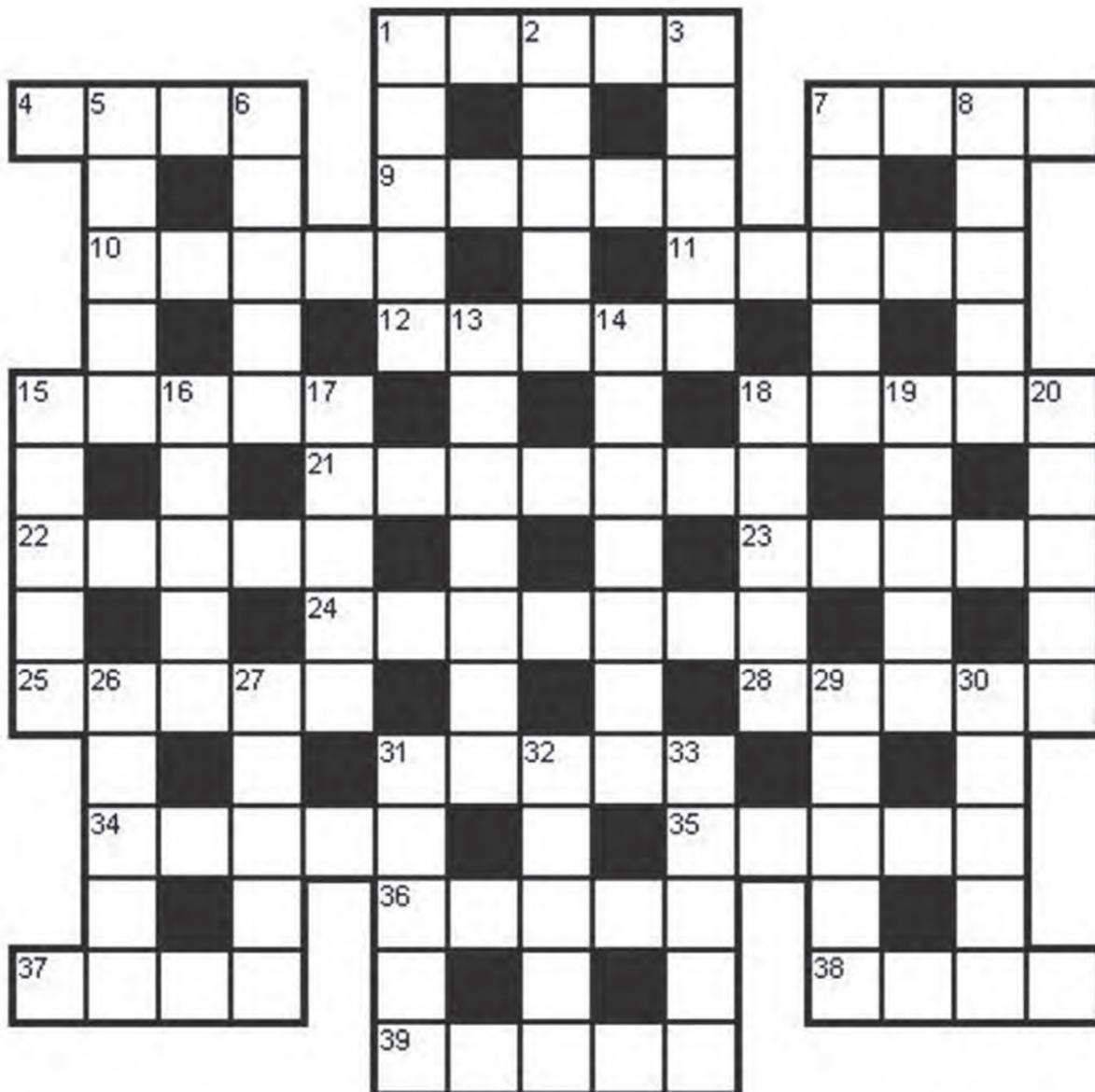
Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Сторона прямоугольного треугольника. 4. Часть, временной отрезок спортивной игры. 7. Чертеж, на котором указано расположение частей чего-либо. 9. Доска на полу под дверью. 10. Столица европейского государства. 11. Река во Франции. 12. Имя японского кинорежиссера Курошавы. 15. Утрата основными фондами своих потребительских свойств и стоимости. 18. Скользящий шаг в танце. 21. Французский композитор, автор оперы «Пеллеас и Мелизанда». 22. Питательный напиток. 23. Южный плод. 24. Музыкант оркестра русских народных инструментов. 25. В древнегреческой мифологии: богиня домашнего очага и огня. 28. Стихотворение Михаила Лермонтова. 31. Кривая, геометрическое понятие. 34. Большой хвойный лес на севере Европы и Азии. 35. Герой книги Бориса Рябинина «Мои друзья». 36. Труба с расширяющимся концом, служащая для усиления звука. 37. Минеральная краска желтого цвета. 38. Денежная единица в ряде стран. 39. Род трав семейства норичниковых.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Головной убор. 2. Состязательная форма закупки, применяемая на биржах. 3. В Русском государстве XV – XVIII веков: подати, натуральные налоги и повинности крестьян и посадских людей. 5. Инструментальный материал из графита. 6. Широкое женское пальто. 7. Древнее оружие для метания камней. 8. Река в Закавказье. 13. Японский писатель. 14. Итальянский композитор, автор оперы «Вильгельм Телль». 15. Библейский персонаж, сын Исаака и Ревеки. 16. Столица автономной республики в составе Узбекистана. 17. Жировая приправа к тесту. 18. Смесь углей для получения кокса. 19. Старинное речное деревянное судно. 20. В царской армии: казачий офицерский чин, равный капитану в пехоте. 26. Адыгейский писатель. 27. Большой секрет. 29. Департамент во Франции. 30. Род кустарников семейства вересковых. 31. Морское млекопитающее семейства тюленей. 32. Давление, нажим. 33. Город в Чувашии.

ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Катет, 4. Тайм, 7. План, 9. Попол, 10. Минск, 11. Лунь, 12. Акиро, 15. Иланос, 18. Шассе, 21. Дебюсси, 22. Какао, 23. Хурма, 24. апа, 25. Акиро, 26. Адыгейский писатель, 27. Большой секрет, 29. Департамент во Франции, 30. Род кустарников семейства вересковых, 31. Морское млекопитающее семейства тюленей, 32. Давление, нажим, 33. Город в Чувашии.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Кепка, 2. Торги, 3. Тарпо, 5. Алмаз, 6. Манто, 7. Праща, 8. Аракс, 13. Кобаяси, 14. Россини, 15. Исаак, 16. Нукус, 17. Сдоба, 18. Шхита, 19. Струн, 20. Есаул, 26. Ефтык, 27. Тайна, 29. Невер, 30. Ерика, 31. Лара, 32. Нанор, 33. Ядрин.





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».

Александр и Наталья МАЧАХОВСКИЕ

В филиале «Дорожно-строительное управление № 43» ОАО «Строительно-монтажный трест № 8» Александр и Наталья Мачаховские трудятся уже более 9 лет.

Он – главный энергетик, она – работник бухгалтерии. Семь месяцев назад в семье произошло важное событие – у 13-летней дочки-красавицы Софии появился братик, которому любящие родители посвящают все свое время.

На вопрос, кто в семье главный, супруги даже не отвечают: все всегда делают вместе. Бойкий характер Натальи компенсируется рассудительностью Александра. А вместе это Инь и Янь, прекрасные дополняющие друг друга.

Их знакомство состоялось в студенческие годы. В 2007-м Наталья училась в Белорусском государственном университете информатики и радиоэлектроники, Александр – в Московском университете путей сообщения. Влюбленные встречались три года, а когда Александр получил повестку в военкомат, молодые люди решили больше не откладывать и сыграли свадьбу.

Кто кому сделал предложение, история умалчивает. Но вспоминая то время, Наталья до сих пор повторяет: «Я тебя ни за что никому не отдам!»



Что же касается работы, то здесь прекрасным примером для молодой семьи стали родители Натальи. Лариса Григорьевна и Владимир Васильевич Карзюк 12 лет трудятся в филиале «До-

рожно-строительное управление № 63» ОАО «СМТ № 8».

Мачаховские убеждены: работа на одном предприятии сплачивает семью. И причина в первую очередь в друж-

ном коллективе, с которым хочется и трудиться, и принимать участие в первенствах.

Активная позиция проявляется буквально во всем: будь то профессиональное или спортивное состязание между филиалами треста или предприятиями Заводского района столицы. Мачаховские везде успевают.

Наталья до ухода в декретный отпуск была командиром районного санзвена и принимала участие в мероприятиях гражданской обороны. А вместе с Александром и Софией участвовала в конкурсе «Мама, папа, я – спортивная семья». Если же говорить об отраслевых первенствах, то на турслетах и спартакиадах Мачаховские всегда вместе, даже не смотря на то, что их личные интересы не всегда совпадают.

Александр, например, играет в теннис. Наталья специализируется на конкурсах художественной самодеятельности. Но когда он играет, она за него болеет. А если она выступает, то он еще и обеспечивает музыкальное сопровождение.

Такой идиллии искренне радуются коллеги и считают семью идеальной. Ведь для всех очевидно: Александр и Наталья перенимают заложенные родителями традиции, любят, уважают и во всем поддерживают друг друга.

Возможно, маленькие София и Роман как настоящие представители династии дорожных строителей в скором времени также станут частью большой семьи ДСУ № 43, где их мама и папа не просто работают, но и живут интересами коллектива, частью которого и стала семья Мачаховских.

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

13 февраля 1895 года стало точкой отсчета в истории кино как индустрии. В этот день Луи и Огюст Люмьеры презентовали первый аппарат для получения движущегося изображения – кинокамеру «Синематограф».

«Синематограф» братьев Люмьер

Аппараты для кино съемки разрабатывались еще в конце XIX века, но именно «Синематограф», изобретенный главным механиком студии братьев Люмьер Шарлем Муассоном, произвел настоящую революцию.

В отличие от конкурирующих устройств аппарат был удобным и простым в использовании, а также универсальным: позволял как снимать фильмы, так и показывать их. В лаборатории Эдисона для этого чуть раньше разработали два устройства:

«Кинетоскоп» и «Кинетограф». Люмьеры признавали, что использовали наработки коллег, но существенно их усовершенствовали.

В основу «Синематографа» был положен грейферный механизм, преобразовывающий

кручение ручки киноаппарата в протягивание пленки скачками. Оптимальная частота смены кадров была установлена уже тогда – 24 кадра в секунду – и с тех пор остается стандартной.

После презентации аппарата у братьев ушел еще почти год

на получение патента и съемки. Затем на экраны вышел самый известный первый фильм продолжительностью 48 секунд «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота», положивший начало зре кино.

**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

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

Индекс 64121

Подписано в печать 12.02.2020
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 656 экз.
Заказ 611. Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

