



# Мосты – под особый контроль

Президент Беларуси Александр Лукашенко 17 апреля совершил рабочую поездку в Лидский район. В числе сопровождавших его официальных лиц посетил Гродненщину и министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко. Он доложил о перспективах развития республиканской дорожной сети.



Фото Андрея Стасевича, БЕЛТА.

Глава государства побывал в ОАО «Стеклозавод «Неман», где ознакомился с производственной деятельностью предприятия и пообщался с трудовым коллективом. Одной из тем, затронутых во время встречи, стало завершение реконструкции автодороги М6 Минск – Гродно.

– У нас в Беларуси плохих дорог нет, а М6 – это просто чудо, – сказал, обращаясь к Президенту, один из старейших работников предприятия. – Я за рулем 40 лет. Был во многих странах Европы: Франции, Германии, на Балканах. Могу с чем-то сравнивать. Раньше у меня была даже какая-то зависть: неужели

нельзя так сделать у нас? Оказывается, все сделали и даже лучше. Строилась дорога – и тут же создавался придорожный сервис. У нас сейчас прекрасные заправки, стоянки для фур, кафе. Я общаюсь с водителями, которые ездят в Европу. Знаете, что там происходит на автостоянках? Режут тенты, достают

грузы... У нас же все спокойно, автомобилисты могут без опаски останавливаться на отдых. Хотелось бы знать ваше мнение об М6, этом белорусском чуде.

Президент признался, что у него давно был замысел привести в порядок дорогу на Гродно: – Я ездил по старой: узкая, на обочину не съехать. И потом,

это важное логистическое направление. По нему через нашу республику огромное количество автомобилей перемещается. Дорогу мы вам построили. Возможности у вас большие. Действуйте! У вас, гродненцев, есть все для того, чтобы жить неплохо.

Окончание на стр. 2

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНСПЕКЦИЯ: КОНТРОЛЬ ЗА ТРАНЗИТОМ УСИЛИВАЕТСЯ**

СТР. **3-4**

**ВЕТКА. 34 ГОДА ПОСЛЕ АВАРИИ**

СТР. **7**

**ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ БЕЛАРУСИ. НАЧАЛО**

СТР. **20-21**

25 АПРЕЛЯ С 9.00 ДО 12.00

**ПРЯМАЯ ЛИНИЯ МИНТРАНСА**

(017) 259-79-26

15 ЛЕТ НА РЫНКЕ БЕЛАРУСИ!

**Сплитстоун Бел**

Производство, ремонт, сервисное обслуживание малой дорожно-строительной техники. Техника в аренду.

**АЛМАЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ**  
Отрезные, шлифовальные и полировальные алмазные диски по бетону, граниту и мрамору

**МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА**  
Мозаично-шлифовальные машины | Виброплиты  
Резчики мягкой кровли | Резчики швов  
Станки для резки камня | Разделщики трещин  
Многодисковые резчики | Сверлильные машины

[www.splitstone.by](http://www.splitstone.by)

Минск, Тимирязева, 46-52

(017) 369-72-13  
369-60-95

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

**МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ RENAULT СЕРИЯ T**

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

УНП 192199782

**RENAULT TRUCKS**

## РАБОЧАЯ ПОЕЗДКА ПРЕЗИДЕНТА

# Мосты — под особый контроль

Окончание. Начало на стр. 1

Участок протяженностью 154 км реконструировали за 2,5 года, причем без остановки движения. Построено 9 транспортных развязок, 39 мостов и путепроводов, переустроено большое количество инженерных коммуникаций. И все это — силами подрядных организаций холдинга «Белавтодор». В пиковые дни на объекте работало до 1,1 тысячи человек и до 550 единиц техники. Стоимость строительства составила 219 млн долларов. При этом сработали с экономией. За счет сэкономленных средств в ближайшее время будет восстановлено покрытие на участках этой же дороги под Минском и Гродно, которые не вошли в нынешнюю реконструкцию. И тогда высокое качество будет обеспечено на всем протяжении М6.

Было также отмечено, что реконструкция пункта пропуска «Брузги» и трассы М6 значительно повысила транзитную привлекательность Беларуси. Транзитный транспорт, по сути, получил альтернативный коридор в направлении Восток — Запад. Теперь от Минска до Варшавы можно быстро и комфортно добраться не только через Брест (расстояние 553 км), но и через Гродно (546 км).

— По грузам даже в сегодняшней ситуации у нас наблюдается рост в 102,7%, — отметил министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко.

Транспортное ведомство сегодня разрабатывает госпрограмму «Дороги Беларуси» на ближайшую пятилетку. Акцент делается на развитие основных транзитных маршрутов европейских транспортных коридоров.

Руководитель ведомства доложил главе государства о планах дальнейшего совершенствования дорожной сети. В этом году начнется реконструкция по параметрам II категории автодороги М7 Минск — Вильнюс от агрогородка Першаи до пункта пропуска «Каменный Лог», а также строительство моста через реку Западный Буг в пункте пропуска «Домачево» (на паритетных началах с Республикой Польша). На следующий год запланирована реконструкция по параметрам I категории дороги М3 Минск — Витебск на участке от Минска до Плещениц. Идет подготовка к первоочередному ремонту 12 проблемных мостов, расположенных на республиканских дорогах. Глава государства акцентировал внимание на необходимости скорейшего выполнения работ:

— Нам надо за короткий промежуток времени все эти мосты восстановить.

По мнению Президента, на таких объектах можно задействовать значительное число специалистов, чтобы в непростой экономической обстановке обеспечить людей рабочими местами и заработком.

Александр Лукашенко затронул и вопрос реконструкции дороги Р53 Слобода — Новосады. Сегодня работы выполняются на участке от Минска до Смолевичей. Президент поручил не останавливаться по их окончании, а продолжить реконструкцию до Борисова. При этом он напомнил об экономичных подходах. Строить и проектировать нужно рационально, без конструктивных излишеств, но при безусловном обеспечении высокого качества.

В ходе этой рабочей поездки, как и предыдущих, Президент не переставал говорить и об экономике. В ближайшее время будут определены меры экономической поддержки предприятий. Содействие со стороны государства окажут тем, кто в нынешней обстановке и сам не сидит сложа руки, а ищет выход, подчеркнул глава государства. По мнению Александра Лукашенко, такую господдержку должны получить в первую очередь крупные предприятия. В пример он привел авиакомпанию «Белавиа», которая вынужденно, по причине закрытия границ, приостановила выполнение многих рейсов.

— Они и так молодцы! — отметил Президент. — Помогли гражданам Беларуси и других стран вернуться на родину из разных регионов мира. Большой объем работы выполнили. Их надо поддерживать. Люди должны понимать, что эти непростые времена, которые нам достались, надо пережить.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

## 1 МАЯ — ПРАЗДНИК ТРУДА

### ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ И КОЛЛЕГИ!

**От имени Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций примите искренние поздравления с 1 Мая, праздником весны, мира и труда, днем международной солидарности трудящихся!**

Первомай — это праздник, символизирующий сплочение всего трудового народа в борьбе за свои права и лучшую жизнь, несущий надежду на обновление и достойное будущее. Это символ уважения к человеку-труженику, вдохновляющий на новые свершения и

добрые дела. Праздник, который объединяет людей разных поколений, профессий и взглядов.

Труд был и остается основой нашего существования, источником стабильности, благополучия и уверенности в завтрашнем дне. Благодаря вашему труду, дорогие друзья, крепнет наша отрасль, реализуются значимые инновационные проекты, растут объемы производства, расширяется география экспортных поставок.

Примите пожелания крепкого здоровья, счастья, стабильности вам и вашим семьям, мира и благополучия в каждый дом и, конечно же, больших трудовых успехов. Пусть результаты вашего труда радуют и вдохновляют. А весеннее обновление природы придаст нам силы для исполнения намеченных планов.

Особые слова благодарности — ветеранам, которые заложили прочную основу нашей отрасли, передают опыт молодому поколению, на собственном примере учат любить труд.

**Н.Н. МАТЮК, председатель  
Белорусского профсоюза работников  
транспорта и коммуникаций**

## СПЕЦРЕЙСЫ

# Миссия выполнима!

Самолеты авиакомпании «ТрансАвиаЭкспорт» принимают активное участие в перевозке гуманитарных грузов.

Руководство авиакомпании считает, что в сложной эпидемиологической обстановке, связанной с распространением коронавирусной инфекции COVID-19 по всему миру, компания не может оставаться в стороне.

В гуманитарных перевозках задействовано воздушное судно Boeing 747-329SF (EW-465TQ) грузоподъемностью до 107 тонн, которое доставляет грузы из Китая и Индии в страны Евросоюза — самые горячие точки пандемии, особо нуждающиеся в средствах защиты и лечения. Руководит экипажем командир воздушного судна Николай Худяков. По его словам, команда полностью обеспечена всем необходимым для защиты от неблагоприятного воздействия вируса в аэропортах по маршруту полета.

О том, как проходили перелеты, как складывалась нелегкая и небезопасная, но благородная миссия белорусских летчиков, мы расскажем в следующих номерах газеты.

Подготовила Елена ОЛИНА



СФЕРА УСЛУГ



# Вокзал для... немногих

**На столичном железнодорожном вокзале сегодня немногочленно. Непривычно пусто у билетных касс, много свободных мест в залах ожидания... Таковы реалии непростой эпидемиологической ситуации.**

За последний месяц пассажиропоток региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий экономкласса и международных линий уменьшился в среднем на 50%, городских линий и региональных линий экономкласса – на 30%.

В связи со снижением потребности населения в приобретении проездных документов на поезд с нумерованными местами в дневное время в здании вокзала работает не более 5–8 касс (в зависимости от дня недели), в ночное – всего четыре.

– Так, например, круглосуточная международная касса, которая в обычном режиме специализиро-

валась на продаже проездных документов на поезда, следующие в страны Евросоюза, теперь открыта только в дневное время. Осуществляет продажу билетов на поезда региональных линий бизнес-класса и межрегиональных линий экономкласса, а также приемку заблаговременно приобретенных проездных документов в международном сообщении, – прокомментировал изменения начальник вокзала Александр Николук. – Российская Федерация закрыла свою границу 18 марта, а билеты пассажиры приходят сдавать до сих пор. Люди до последнего оттягивают этот момент в надежде, что границы откроют.

Эпидемиологическая обстановка диктует свои строгие условия. Поэтому огромное внимание уделяется защите персонала и пассажиров от вирусных угроз. Объекты вокзального комплекса регулярно подвергаются обработке и внутри, и снаружи. Не реже одного раза в три часа обрабатываются дезинфицирующими средствами все элементы, к которым пассажиры прикасаются руками: поручни дверей входных групп, эскалаторов, кнопки в кабинах лифтов, терминалы самообслуживания, посредством которых можно приобрести проездные документы на поезда городских линий и региональных линий экономкласса, справочные терминалы и многое другое. В поломочные машины в обязательном порядке добавляются дезинфицирующие средства. Увеличилась и частота уборок – с двух до четырех раз в смену. Александр Владимирович подчеркивает: несмотря на то что нагрузка на уборщиков возросла многократно, все работники к предпринимаемым мерам относятся с пониманием.

Окончание на стр. 4

# Поручено вернуть всех

Указом главы государства № 128 от 16 апреля 2020 года установлен механизм организации специальных чартерных рейсов ОАО «Авиакомпания «Белавиа» для эвакуации белорусов из стран с особо напряженной обстановкой.

Необходимость принятия документа обусловлена тем, что введение некоторыми государствами режима чрезвычайной ситуации и миграционных запретов из-за распространения коронавирусной инфекции COVID-19 создало серьезные трудности с возвращением на родину граждан Беларуси.

Данным указом правительству совместно с национальным авиаперевозчиком поручено принять меры по организации спецрейсов и возмещению затрат на их осуществление. Предусматривается также финансирование расходов по приобретению дипмиссиями товаров первой необходимости и продуктов питания для наших граждан, оказавшихся в сложной ситуации за рубежом.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

СУББОТНИК

# Потрудимся всей страной

**Коллектив Министерства транспорта и коммуникаций, так же как и отраслевые организации, будет трудиться в день республиканского субботника, который состоится 25 апреля.**

Соответствующее постановление принято Советом Министров Республики Беларусь 16 апреля. Рабочую группу по подготовке и проведению субботника возглавил заместитель премьер-министра Владимир Кухарев.

Республиканские органы государственного управления и другие госорганизации, подчиненные правительству, местные органы власти, другие организации на добровольной основе могут провести субботник на рабочих местах или благоустроить историко-культурные ценности, территории населенных пунктов, подготовить детские оздоровительные и спортивно-оздоровительные лагеря к летнему сезону. Участие в субботнике примут и руководители госорганов.

Заработанные средства поделит поровну. 50% уйдет в Мингорисполком и облисполкомы: эти деньги потратят на подготовку к лету детских лагерей, восстановление историко-культурных ценностей, мемориальных комплексов, мест боевой и воинской славы времен Великой Отечественной войны.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

ПО ПРАВИЛАМ

# Проверки на дорогах

Новые правила проезда транзитом через нашу страну были введены около месяца назад. Однако водители-международники продолжают нарушать требования постановления № 171, принятого белорусским правительством с целью снижения риска распространения COVID-19. Транспортная инспекция Минтранса усилила контроль за перевозчиками и стала применять более жесткие меры в отношении нарушителей: штрафовать за несоблюдение антивирусных рекомендаций. Корреспонденты «ТВ» провели с сотрудниками инспекции совместный рейд, чтобы выяснить, что мешает водителям следовать установленным правилам.

Сконца марта нынешнего года сотрудники Транспортной инспекции, ГАИ и таможни круглосуточно мониторят ситуацию с соблюдением транзитниками требований проезда через территорию республики. Как показала практика, число нарушений водителями положений постановления Совмина № 171 продолжает расти, что заставило прибегнуть к вынужденной мере – административному наказанию (в соответствии со ст. 23.4 КоАП РБ предусмотрен штраф в размере от 2 до 50 базовых величин).

Окончание на стр. 4

ПО ПРАВИЛАМ

# Проверки на дорогах

Окончание. Начало на стр. 3

По данным на 19 апреля, Транспортная инспекция выявила 162 факта нарушений со стороны водителей-иностранцев, Государственный таможенный комитет – 576, ГАИ – 526.

С целью сокращения числа подобных нарушений, а также повышения эффективности мер по предотвращению распространения инфекции Министерство транспорта и коммуникаций обратилось к гражданам с просьбой помочь в обнаружении стоящих в неположенных местах международных фур и сообщать об этом в Транспортную инспекцию или ГАИ (номера телефонов размещены на официальном сайте ведомства).

Инспекция, в свою очередь, намерена еще больше усилить контроль за транзитными перевозчиками, активизировав сотрудничество с ГАИ и администрациями придорожных автозаправочных станций. ГТК рассматривает вопрос об организации таможенного сопровождения транспортных средств нарушителей.

В недисциплинированности водителей-иностранцев в соблюдении новых правил транзита журналистам «ТВ» довелось убедиться воочию, отправившись в рейд с экипажем патрульной машины филиала Транспортной инспекции по Минску и Минской области.

Утром спецавтомобиль инспекции покинул пределы Минска, двигаясь по трассе М1 в сторону российской границы. На первых двух запрещенных для остановки транзитников заправочных станциях иностранных фур не оказалось. На третьей такой заправке (407-й километр М1) был обнаружен большегрузный автомобиль с польскими номерами. Водитель – белорус, 28-летний житель Гродно, работающий в польской фирме и выполняющий грузоперевозки из Польши в РФ.

Как показала проверка документов, автомобиль осуществляет транзитную перевозку: 11 апреля въехал на территорию Беларуси со стороны Польши, а 16 апреля (в день проведения рейда) пересек российскую границу, двигаясь в обратном направлении.

Водитель не отрицал: знает, что нарушил правила, остановившись на этой стоянке. На руках имелось требование, в приложении к нему – карта с перечнем разрешенных для перемещения дорог и остановочных пунктов. К слову, в требовании стоит подпись водителя, также указаны место, дата и время его выдачи.

Несмотря на очевидность факта нарушения, соглашаться с административной мерой наказания водитель польской фуры не пожелал. Он отказался отдать сотруднику инспекции требование для составления протокола, пришлось вызвать сотрудников Госавтоинспекции.

– Это типичное поведение человека, пойманного на нарушении. Сознательные водители, способные признать свою вину и согласиться со штрафом, встречаются довольно редко. Большинство, а таких 95%, пытаются уйти от административной ответственности – мол, не знал, не понял и так далее, – рассказал инспек-

тор патрульного экипажа Транспортной инспекции Андрей Гузовский.

После приезда ГАИ в истории с перевозчиком-нарушителем произошел переломный момент: водитель решил идти по пути сотрудничества и отдал требование для составления протокола. Видимо, стало понятно, что ситуация серьезная.

Протокол был составлен по статье 23.4 «Неповиновение законному распоряжению или требованию должностного лица государственного органа, организации при исполнении им служебных полномочий». К слову, рассмотрение дела по факту правонарушения по данной статье – вне зоны ответственности ТИ, его может рассматривать только суд. Как, впрочем, и принимать решение о размере административного взыскания (от 2 до 50 БВ).

– Раньше, когда постановление только вступило в силу, мы в устной форме рекомендовали водителям, стоящим в неположенном месте, переместиться на разрешенные стоянки. Сейчас уже более жестко подходим к этому вопросу: на границе было выдано требование и есть нарушение – значит, составляется протокол, – отметил инспектор ТИ Андрей Гузовский.

По его словам, если по каким-либо причинам требование на границе водитель-иностранец не получил и фура была обнаружена на территории страны в запрещенном для стоянки пункте, штраф инспекция не выписывает.

– В этом случае мы просто выдаем требование и просим переместиться на разрешенную стоянку, – пояснил представитель ТИ.

Напомним, постановление Совета Министров № 171 по предотвращению распространения коронавирусной инфекции было принято 25 марта. Согласно документу, транзитные перевозчики обязаны передвигаться по определенным дорогам и останавливаться в специализированных пунктах, количество которых постоянно увеличивается и в настоящее время составляет 53 по стране. Они также должны покинуть страну по кратчайшему пути не позднее, чем на следующий день после въезда.

Кроме того, постановление Совета Министров № 208 от 8 апреля 2020 года «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» обязывает водителей-иностранцев выходить из автомобиля исключительно в средствах защиты (в маске и перчатках), а после рейса соблюдать установленные законодательством требования нахождения в самоизоляции в течение 14 дней.

Контролируют соблюдение транзитниками правил проезда по территории республики Транспортная инспекция, ГТК и ГАИ.

**Инецца GERMANЧУК, «ТВ»  
Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»**



СФЕРА УСЛУГ



# Вокзал для... немногих

Окончание. Начало на стр. 3

На всех входах в здание вокзала, в общественных туалетах, комнате матери и ребенка, в зале повышенной

комфортности размещены дозаторы с антисептическими средствами для обработки рук. Работники, контактирующие с посетителями вокзального комплекса, обеспечены средства-

ми индивидуальной защиты – одноразовыми медицинскими масками и перчатками. Они выдаются перед началом смены согласно норме – по одной маске и одной паре перчаток на

каждые два часа. На рабочих местах билетных кассиров, приемосдатчиков груза и багажа, администраторов гостиницы «Экспресс», в комнатах приема пищи и санитарных комнатах

персонала также размещены дозаторы с антисептиком для обработки рук.

Важное нововведение – регулярная дезобработка поверхностей пассажирских посадочных платформ. В принципе мытье платформ на столичном вокзале – обязательная практика. Теперь к ней добавилась еще и дезинфекция. Для этих целей приспособили мойку высокого давления. Именно распыление позволяет небольшими количествами раствора обрабатывать достаточно большие площади.

Весь комплекс предпринимаемых мер согласовывается со штабом для координации профилактических мероприятий, направленных на недопущение распространения острых респираторных инфекций на объектах Белорусской железной дороги.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ВАХТУ НЕСУТ РЕЧНИКИ

# Рудовозы уходят в рейсы

В речном порту Пинск навигация длится уже почти месяц. На перевозках строительных сыпучих материалов там заняты два экипажа буксирных теплоходов, которые перевозят из речного порта Микашевичи в Пинск гранитный отсев.

Открыто движение автотранспорта по реконструированному мосту через реку Пину. Демонтирован временный наплавной мост, по которому почти целый год водники РУЭСР «Днепробугводпуть» организовывали переправу транспорта и пешеходов. Для портовиков это означает, что отныне речные грузовые суда могут беспрепятственно проходить под мостом в любое время суток. Помогло ли открытие водного пути более интенсивно работать экипажам рудовозов? Насколько активно выкупают заказчики продукцию Микашевичского РУП «Гранит», которую согласно договорам речники должны поставить в порт для дальнейшей реализации? Об этом беседа нашего корреспондента Тамары ЩЕРБАКОВОЙ с начальником речного порта Пинск Владимиром ДЬЯКОНЧУКОМ.

– Давайте вспомним итоги навигации-2019, – начал разговор Владимир Николаевич. – Из восьми портов республики только наш сработал с плюсом. Объем перевозок грузов составил 149 процентов к результатам 2018 года. Объем перегрузочных работ увеличился на одну треть, выручка от реализации продукции перевыполнена, превышение темпа роста производительности труда над темпом роста заработной платы составило 1. И это при том, что последние два года транспортировкой транзитных грузов мы

занимались в лучшем случае до 1 августа.

– И только? Далее оставалась реализация заготовленного, так сказать, товара?

– Да, в основном-то мы и отсев, и песок привозили в свой адрес. Активно покупали эти стройматериалы дорожные ремонтно-строительные организации из Пинска, Иванова, Дрогичина.

На этом, конечно, работа водного транспорта не останавливалась бы, если б в Днепро-Бугском канале, на Припяти и Пине сохранялись приемлемые уровни воды. Говорят, правда, что у природы не бывает плохой погоды. Но как раз деятельности водного транспорта она не способствовала. Жаль, мелеют полесские реки уже на протяжении последних пяти лет. А состояние некоторых так называемых среди них малых рек экологи вообще склонны оценивать как близкое к критическому. Это и создает угрозу сохранения судоходства на водных трассах Беларуси.

Далее ветеран речного флота республики посетовал на то, что помощь рекам, просящим воды, не очень большая. Мало работает земснарядов. Обмеление водных магистралей становится регулярным.

– А это не способствует эффективной работе водного грузового и пассажирского транспорта, – продолжил Владимир Николаевич. – Приходится вести такую статистику. В 2012

году, к примеру, из Микашевичей было перевезено 211 тысяч тонн щебня и отсева, в 2013-м – только 99 тысяч тонн, в 2014 году – 117 тысяч и в 2005 году перевезено всего около 13 тысяч тонн. Показатели 2016–2019 годов – от 17 тысяч до 30 тысяч тонн отсева и щебня. Причина – в отсутствии воды на реках. Еще неизвестно, как наши водные артерии поведут себя в нынешнюю навигацию, но мы планировали доставить около 30 тысяч тонн щебня и отсева.

– Думаете, будет достаточно, чтобы обеспечить потребность строителей в этих материалах?

– Конечно, находятся заказчики и после 1 июля, когда мы вынуждены приостанавливать работу теплоходов, и чем-то им помочь у нас уже возможности нет. Так не проще ли подумать о своих стройках с самого начала года?

– Согласно плану 2020 года порт берет обязательство перевезти 374 тысячи тонн щебня-отсева и песка. Как это количество грузов распределено между заказчиками?

– Заключено 49 договоров на доставку в порт песка и отсева. Имеем заказы ЦРМ ОАО «Пинскводстрой», ОАО «Стройтрест № 2», ЗАО «Холдинговая компания «Пинскдрев», ОАО «Пинское РСУ», «СПМК-35» и других потребителей продукции «Гранита».

– Ваш флот готов к такой нагрузке?

– Речной флот – немалая статья расходов в деятельности порта. Рудовозы достигают значительного износа, несамостоятельный флот требует ремонта. Вскоре БТ-0704 будет задействован на перевозке песка, он

к работе. Плавсостав пополняется, на теплоходах обучаются мотористы. Высокую квалификацию имеют капитаны и механики.

– А в чем проблема?

– Опять-таки в уровнях воды на наших реках. При перевозке отсева баржами в апреле брали в расчет уровень Припяти 1,7 м. Загрузка при этом составила 848 тонн, когда эта же загрузка при уровне воды 2 м может равняться более 1050 тонн. В апреле одна баржа за один рейс перевозила 848,8 тонны. На трех рейсах, таким образом, транспортировали грузов столько, сколько могли бы перевезти за два подобных рейса. Доставка грузов становится нерентабельной. Суда идут недогруженными. Снижается скорость их перевозки.

К счастью, подвел итог Владимир Николаевич, в порту и на реке пока не абсолютный штиль. По мере поступления грузов работают краны. А портовики ждут помощи от своих партнеров-путьцев. Но вопрос, в силах ли они помочь перевозчикам, чтобы те не сели на мель, остается сегодня открытым.

# 374

Столько тысяч тонн щебня-отсева и песка запланировал перевезти порт Пинск в 2020 году.

сейчас на ремонте. Досрочно на Пинском судоремзаводе корабельщики привели в порядок баржу-площадку. А вскоре будет поднят на ремонт очередной рудовоз. Будь в реках вода в норме на протяжении всей навигации, уверен, даже малым количеством флота мы отлично справились бы с любыми заданиями. Люди готовы

Коллектив филиала «Автобусный парк № 2 г. Полоцка» выражает глубокое соболезнование первому заместителю генерального директора ОАО «Витебскоблавтотранс» Валерию Иосифовичу Иллюковичу в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

# Знак памяти нашей



34 года отделяют нас от страшной аварии, произошедшей на Чернобыльской АЭС 26 апреля 1986 года. Среди тех, кто принимал участие в ликвидации последствий этой катастрофы, было много работников транспортной отрасли – водителей спецтранспорта, автобусов, грузовых автомобилей. Каждый из этих людей выполнял свой долг. Мы не можем не восхищаться их мужеством. В городе Хойники коллективом ОАО «Гомельоблавтотранс» был установлен Памятный знак водителям – ликвидаторам техногенной катастрофы. Гранитный камень с надписью и эмблемой Минтранса навсегда увековечил их подвиг.

В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИИ НА ЧЕРНОБЫЛЬСКОЙ АЭС БЫЛИ ЗАГРЯЗНЕНЫ 46,5 ТЫСЯЧИ КВАДРАТНЫХ КИЛОМЕТРОВ ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ. ЭТО ПОРЯДКА 23% ОТ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДИ, НА КОТОРОЙ НАХОДИЛИСЬ 92 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТА И ПРОЖИВАЛО БОЛЕЕ 2,2 МЛН ЧЕЛОВЕК. ТЕПЕРЬ НА ЗЕМЛЯХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В МАКСИМАЛЬНОЙ БЛИЗОСТИ ОТ ЧАЭС, СОЗДАН ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ РАДИАЦИОННО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАПОВЕДНИК. ИМЕННО ЗДЕСЬ ОСЕЛА ТРЕТЬЯ ЧАСТЬ ВЫПАВШИХ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ РАДИОНУКЛИДОВ: 30% ИЗОТОПОВ ЦЕЗИЯ-137, 70% – СТРОНЦИЯ-90 И 97% – ПЛУТОНИЯ.

Теперь все знают, что водители предприятий транспортной отрасли ценой собственного здоровья вывозили людей с отселяемых территорий, принимали участие в строительных и спасательных работах на загрязненных радионуклидами землях. Там были задействованы и трудились без выходных 375 работников ОАО «Гомельоблавтотранс» и 150 единиц техники.

В то тяжелое время ежедневно в опасную зону отправлялось около 30 автобусов хойникского автопарка, совершая по 3-4 рейса в день. Они забирали детей и взрослых. В зоне работали самосвалы парка: вывозили верхний слой радиоактивного грунта. Этими воспоминаниями делились с читателями нашей газеты ликвидаторы катастрофы на ЧАЭС, работники и пенсионеры из разных транспортных и дорожных организаций Гомельщины – Владимир Буйневич, Николай Тозик, Валерий Купрейчик, Леонид Самонов, Александр Комлачев, Сергей Бураков, Константин Костенко и многие другие.

Сегодня, спустя десятилетия, в наиболее пострадавших от чернобыльской катастрофы районах Гомельщины – Хойникском, Брагинском, Ветковском – жизнь продолжается. По-прежнему в их инфраструктуре одно из первых мест принадлежит транспорту.

Главный пассажироперевозчик региона – ОАО «Гомельоблавтотранс» продолжает заботиться о своих «чернобыльских» структурных подразделениях. Несмотря на то что прошла реорганизация и теперь бывшие предприятия являются производственными участками и относятся к филиалу «Автобусный парк № 6 г. Гомеля», они по-прежнему играют важную роль в социально-экономическом развитии районов. Здесь постоянно обновляется подвижной состав, улучшается качество обслуживания пассажиров, реконструируются производственные базы и станционные сооружения, поддерживается порядок на земле.

Конечно, работа в радиационной зоне сопряжена с трудностями, но транспортники никогда не искали легких путей. И свою главную задачу – надежно и качественно обеспечить население транспортными услугами – выполняют сполна.

**В** 1986 году в результате аварии на Чернобыльской АЭС город Ветка и район подверглись сильному радиоактивному загрязнению. 59 населенных пунктов были отселены, некоторые из них захоронены. Из севооборота выведена третья часть земель. Тем не менее город с населением порядка 8 тысяч человек продолжает жить и развиваться.

Посещая Ветковский район в июле прошлого года, глава государства Александр Лукашенко в ответ на реплику о заслуге коренных жителей, которые после случившегося на Чернобыльской АЭС не покинули родные места, сказал:

– Вы его (Ветковский район. – Прим. авт.) сохранили и спасли, это абсолютно так. Не меня надо благодарить, это я вас всегда благодарю, что вы когда-то поверили (и остались жить в этом районе. – Прим. авт.). И это несмотря на призывы бежать с загрязненных территорий, которые часто звучали в конце 80-х годов.

Президент назвал Ветку одним из красивейших мест в стране.

Значимую роль в жизни района играет производственный участок «Ветка» филиала «Автобусный парк № 6 г. Гомеля» ОАО «Гомельоблавтотранс». По словам начальника производственного участка Оганнеса Айвазбальяна, Чернобыль внес серьезные коррективы в работу транспортников. В первую очередь это ощутили опытные работники, отдавшие ветковскому автопарку около 30 лет своего трудового стажа. В их числе водители автобуса Сергей Буйневич и Николай Жук, билетный кассир Оксана Луткова. Не теряет связь с родным предприятием и бывший директор Николай Швед, который долгие годы, включая «чернобыльские», успешно руководил ветковской автобазой.



# Ветка: НОВЫЙ ОТСЧЕТ

Как до чернобыльской катастрофы, так и после нее значительный вклад в инфраструктуру Ветковского района вносит производственный участок «Ветка» филиала «Автобусный парк № 6 г. Гомеля» ОАО «Гомельоблавтотранс».



– С тех пор многое изменилось, – говорит Оганнес Айвазбальян. – Раньше автобаза активно осуществляла грузовые перевозки – песок, щебень. Теперь многие организации Ветки обзавелись своими транспортными средствами, и у нас отпала потребность содержать грузовые автомобили. Учитывая, что в постчернобыльские годы количество населения Ветковщины значительно уменьшилось, снизилась и необходимость в транспортном сообщении. Тем не менее маршруты автобусов, которые пролегают мимо радиационно опасных, давно захороненных деревьев, охватывают все населенные пункты пострадавшего района.

Новый отсчет времени для бывшего ветковского филиала № 11 начался с присоединения его к автобусному парку № 6 г. Гомеля. Благодаря этому значительно улучшилось техническое обслуживание автобусов, ремонт подвижного состава проходит быстро и качественно. Хорошо отремонтирована сама производственная база, на территории которой царят чистота и порядок. Нашлось место для малых архитектурных форм, зеленых насаждений, цветов. На кольце, на въезде в Ветку сделали своеобразный музей под открытым небом: выставили на постаменты раритетные автобусы ЛАЗ и ПАЗ, грузовик ЗИЛ. Этот транспорт восстанавливали и красили в шестом автобусном парке. А здание обновленной автостанции украсила интересная архитектурная форма – чемодан с зонтиком и сланцы. Теперь у пассажиров появилась традиция – фотографироваться на чемодане...

– Движение пассажирского транспорта в районе довольно активное, – продолжает начальник производственного участка «Ветка» Оганнес Айвазбальян. – В среднем 85 отправок в день. Автостанция обслуживает 23 пригородных маршрута общей протяженностью 734 километра. Ежедневно автобусы привозят и увозят около 1000 пассажиров. Если сравнивать пассажиропотоки на автостанции Ветки и других станционных сооружениях региона, то выше он только на Гомельском объединенном автовокзале.

Несколько лет назад после Реконструкции в подарок от филиала «Автобусный парк № 6 г. Гомеля» ветковчане получили современное здание автостанции: просторный зал ожидания, монитор с интерактивным расписанием прибытия и убытия автобусов, каналы кабельного телевидения ZALA, туалеты, информационные стенды. Мы рады за наших пассажиров, которым находиться здесь стало удобно и комфортно. Коллектив производственного участка «Ветка» заботится о том, чтобы люди, проживающие в условиях малых доз радиации, садясь в наши автобусы, испытывали только положительные эмоции.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»



# На севере жаркие дни

**В** начале апреля по-настоящему развернулась посевная в большинстве районов Витебщины, хотя местами отдельные хозяйства начали сев ранних яровых зерновых и зернобобовых культур еще в марте. В регионах с тяжелыми суглинистыми почвами, в низинах к работе приступили значительно позже, чем в южных Оршанском или Дубровенском, Толочинском или Чашникском районах. В число традиционных лидеров посевной, к сожалению, не входит расположенная в северном почвенно-экологическом регионе с низким баллом плодородия сельхозугодий Лиозненщина, где находится сельхозфилиал «Клевцы» КУП «Витебскоблдорстрой». Здешним аграриям, как всегда, пришлось довольно долго ожидать созревания почвы, зато теперь действуют полномасштабно, используя каждый час, каждый погожий день. Процесс организован четко и эффективно, как требовал в самом начале весенней сельхозкампании от председателя Витебского облисполкома Николая Шерстнева премьер-министр Беларуси Сергей Румас.

Механизаторы из «Клевцов» вынуждены были совмещать сразу несколько видов работ, чтобы уложиться в оптимальные сроки посевной кампании. Почву для сева готовили Михаил Гиренко, управляющий «Дископаком», а также работавшие на чизелях Сергей Слепнев, Максим Пухов и Сергей Шах. Выполнили свою задачу толково, размеренно. Благо еще с осени в хозяйстве позаботились о вспашке земель, запланированных под яровые культуры. Тем временем Николай Москалев вместе с сыном Юрием и Григорий Никонов, который трудится на своеобразном вездеходе «Роса», подкармливали озимые всходы, сенокосы и пастбища жидким азотным удобрением. Подвозили его в бочках из Лиозно трактористы Сергей Сухорудченко и Виктор Аксенов. К слову, озимые зерновые (порядка 670 гектаров) и рапс (80 гектаров), на высокопрофессиональный взгляд главного агронома Леонида Соловьева, великолепно перенесли мягкую европейскую зиму и после подкормки азотными туками активно пойдут в рост, раскустятся. Урожай обещает быть хорошим.

– Постараемся взять по максимуму и от яровых культур. А это возможно лишь при полном соблюдении технологий. Вот почему

еще с осени под зябь внесли 14 тысяч тонн органики, а зимой вывезли в поля дополнительно 12 тысяч тонн. Закупили под весенний сев практически в полном объеме минеральные удобрения. Позаботились мы и о должном запасе кондиционных семян высшей репродукции, элиты. На тысяче гектаров думаем посеять большей частью пшеницу (в прошлом году она дала свыше 40 центнеров на круг) и ячмень, 150 гектаров отпустим под яровой рапс, около 100 – под кукурузу. Впрочем, «царица полей» должна дожидаться майского тепла. Мы рассчитываем получить от этой южной культуры 500-600 центнеров зеленой массы с гектара. Будет отличная кормовая прибавка скоту в придачу к многолетним травам (в основном зернобобовым, клеверам). Если погода не подведет, рассчитываем, что нынешняя весна поможет выйти нам на большие, чем год назад, объемы зер-



новых колосовых, кукурузы и провести посевную кампанию на высоком уровне, – говорит начальник филиала Зоя Каточик. – Сеем, что называется, от зари до зари. На трехметровых сеялках «Лемкен» работают Владимир Барановский и Григорий Охмуш, на шестиметровой, широкозахватной – Олег Лапицкий. У нас очень опытные, надежные, проверенные в деле кадры. Они не подведут. Да и помощь от головного предприятия весьма ощутима. Без него пришлось бы очень туго. При поддержке облдорстроя мы смогли своевременно подготовить к посевной технику, запастись удобрениями и топливом. Благодаря ему и с выплатой зарплаты не задерживаемся, и кредиты гасим в соответствии с графиком. Далеко не всем сельхозпредприятиям оказывается такая инвестиционная поддержка. Высоко ценим мы и техническую помощь со стороны филиалов КУП «Витебскоблдорстрой». Так, в нынешнюю сельхозкампанию на подмогу нашим механизаторам прибыли два трактора «Беларус» от Лиозненского ДРСУ-107, МТЗ-2022 от УПТК, МТЗ-3022 от Ушачского ДРСУ-105. Знаю, что при необходимости нам окажут дополнительную поддержку, причем кадрами высокой квалификации. Это дорогого стоит. Общими усилиями уже засеяли ранние яровые культуры, а к 1 мая окончим сев зерновой группы в целом,



**Завершается сев яровых сельхозкультур в Придвинье. Сельхозфилиал КУП «Витебскоблдорстрой» идет в ногу с аграриями северного региона страны.**

за исключением кукурузы. Погода пока благоприятствует.

Зоя Васильевна вообще очень тепло отзывается о людях труда – начиная от главного агронома и заканчивая рядовыми тружениками хозяйства. Абсолютное большинство их действительно мастера на все руки. Те же механизаторы, нынче сеющие хлеб, в августе пересаживаются на комбайны и жнут выращенную общими усилиями золотую пшеницу, рожь и рапс. В разгар кормозаготовительной кампании они тоже в авангарде коллектива. Комбайнеры из «Клевцов» Григорий Охмуш, Иван Пухов, Григорий Никонов, Владимир Барановский, Сергей Слепнев обычно в числе сильнейших на Лиозненщине. Они и на посевной выступают единым мощным звеном, каждый на своем месте. В хозяйстве гордятся такими людьми – добросовестными, мастеровитыми, безотказными.

– На таких работников мы и делаем ставку, стараемся, в свою очередь, позаботиться об их здоровье и удобствах. Взять хотя бы горячее питание: сытные и вкусные обеды для всех участников посевной готовят в столовой Лиозненского райпо и доставляют непосредственно в поле. А плата невысокая – всего 20 процентов от их стоимости, она обычно вычитается из заработка, – продолжает Зоя Каточик. – На мехотряде лежит огромная нагрузка и очень серьезная задача: обеспечить кормами все поголовье крупного рогатого скота – 2100 животных, 900 из которых – дойные коровы. Мы с главным агрономом Леонидом Соловьевым тщательно продумываем план севооборота и непременно учитываем его нюансы на практике. Мелочей, от которых можно было бы отмахнуться, здесь быть не должно. Грамотный агрономический подход в растениеводстве не менее важен, чем высокая технологическая дисциплина. Мы стремимся соблюдать их единство.

Неудивительно, что курирующий сельскохозяйственную отрасль заместитель генерального директора КУП «Витебскоблдорстрой» Геннадий Глинский всецело полагается на тандем руководства филиала «Клевцы» и мехотряда, состоящего из настоящих профессионалов. Необходимая помощь коллективу аграриев оказывается, однако без их добросовестности и опытности экономическая поддержка не была бы столь эффективной. Что там скрывать, хозяева местных дорог Витебщины не просто приняли сельхозфилиал в свою семью, а всем сердцем болеют за его успехи и переживают за промахи, вместе с тружениками полей ждут первых всходов и достойного урожая, заботятся о хлебе насущном, старательно и бережно возвращаемом на непростой лиозненской ниве.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

# ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

23 апреля 2020 г., четверг, № 17-18 (1505-1506)

## По новой технологии

Реконструкцию Полоцкого путепровода в городе над Двиной официально объявили стройкой номер один. Чтобы понять важность этого объекта, достаточно знать, что 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 как для строителей, так и для железнодорожников.

Сейчас на самой масштабной стройке областного центра трудится более 300 человек, задействовано около 70 единиц техники. По оценке специалистов, 400-метровый путепровод готов примерно на 70 процентов и может быть введен в эксплуатацию в течение полугода.

Установлены все 45 несущих опор и балки перекрытия между ними, кипят работы на магистральной части объекта, соединяющей улицы Космонавтов и Титова через железнодорожные пути. Это самая широкая часть путепровода – почти полсотни метров. Она рассчитана на четырехполосное движение и трамвайные пути.

Кстати, трамвайные пути укладывают по новой технологии. Во-первых, их решено сделать безстыковыми. Во-вторых, рельсы укладываются в специальные пазы, которые называются ложементами. Под рельс укладывается шумоизолирующий синтетический материал, а по краям они обклеиваются специальным двухкомпонентным подливочным материалом. Это позволит снизить не только шумовую, но и динамическую нагрузку на конструкцию.

– В зоне особого внимания сейчас также гидроизоляционные работы, – отмечает руководитель проекта, начальник отдела технического надзора УКС облисполкома Михаил Казуров. – От их качества во многом зависит долговечность путепровода. Согласно проектно-сметной документации опоры моста прослужат до 100 лет, пролетные конструкции – до 75.

На самом сооружении покрытие многослойное – бетон, гидроизоляция, защитный слой и только потом – асфальт.

Впрочем, это далеко не все, чем сейчас занимаются строители, – для оптимизации работ многое делается параллельно. Например, на магистральной части путе-

**В ходе поездки в Гродненскую область Президент поручил в ближайшее время восстановить в стране 12 проблемных мостов. Один из таких объектов – Полоцкий путепровод в Витебске.**

провода уже идет укладка асфальтобетонного покрытия.

В это же время для безопасности трамвайных путей и пешеходов витебские специалисты мостостроительного управления № 5 начали монтаж полутора километров ограничительных бетонных дельта-блоков.

Кроме того, устанавливаются опоры освещения, ведется укладка ливневой канализации, устройство водоотвода с пролетных строений путепровода, прокладываются сети связи, размечаются парковки. Они рассчитаны более чем на 300 машино-мест.

В подземном переходе с улицы Советской Армии установили монолитную железобетонную плиту перекрытия – в ближайшее время там начнутся отделочные работы. Началось благоустройство прилегающей территории – работники «Зеленхоза» готовят почву для газонов и озеленения.

Как отметили мостостроители, реконструкция путепровода финансируется стабильно, поэтому объект планируется ввести в эксплуатацию в намеченные сроки.

**Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ДБ»**

## Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 20 апреля, в рамках подготовки республиканских дорог к летнему сезону к настоящему времени окрашено 401 км барьерного и 111 км перильного ограждения, более 64,8 тыс. стоек дорожных знаков, заменено 2377 дорожных знаков, проведено профилирование более 24 тыс. км обочин, очищено от мусора около 26,8 тыс. км полосы отвода, приведено в порядок 4590 автопавильонов, отремонтировано 1062 и установлено 207 скамеек, отремонтировано 538 и установлено 464 мусоросборника.

Всего с начала года на республиканской сети автомобильных дорог ликвидировано более 105 тыс. кв. м ямочности.

Что касается аварийности, то, по данным на 20 апреля, с начала 2020 года на республиканских дорогах произошло 206 учетных ДТП, в которых погиб 61 человек и 205 получили ранения. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 203 ДТП, в которых погибло 52 и было ранено 209 человек.

Дорожные службы обращаются к участникам движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, особенно в местах производства дорожных работ.

## Информация о ремонтных работах на республиканской дорожной сети

**В рамках программы дорожных работ на республиканских автомобильных дорогах в настоящее время проводятся строительство, реконструкция и ремонт ряда участков дорог и искусственных сооружений.**

Титул автодороги	Участок (км), вид работ	Сроки ограничения движения
М1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации (Редьки)	480,570 текущий ремонт путепровода	До 15.05.2020
М3 Минск – Витебск	8,6 – 87,95 реконструкция	До 01.07.2020
М4 Минск – Могилев	186,035 капитальный ремонт путепровода	До 31.12.2020
М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	426,8 реконструкция моста	До 17.11.2021
М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	152,87 текущий ремонт путепровода	До 31.08.2020
М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	95,915 ремонт моста	До 31.12.2020
М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	189,184 капитальный ремонт путепровода	До 31.12.2020
М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	414,533 капитальный ремонт моста	До 31.12.2020
Р2 Столбцы – Ивацевичи – Кобрин	140,577 капитальный ремонт моста	До 31.12.2020
Р6 Ивацевичи – Пинск – Столин	95,196 реконструкция моста	До 31.12.2020
Р15 Кричев – Орша – Лепель	22,542 текущий ремонт моста	До 31.12.2020
Р16 Тюхиничи – Высокое – граница Республики Польша (Песчатка)	28,020 – 41,322 реконструкция	До 31.12.2020
Р31 Бобруйск – Мозырь – граница Украины (Новая Рудня)	153,359 текущий ремонт моста	До 30.07.2020
Р41 Слоним – Мосты – Скидель – граница Литовской Республики (Поречье)	107,697 капитальный ремонт моста	До 31.08.2020
Р43 Граница Российской Федерации (Звенчатка) – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	176,348 капитальный ремонт моста	До 30.06.2021
Р43 Граница Российской Федерации (Звенчатка) – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	213,189 капитальный ремонт моста	До 31.12.2020
Р43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	407,782 текущий ремонт моста	До 30.06.2020
Р53 Слобода – Новосады	1,85 – 6,6 реконструкция	До 01.07.2020

Р57 Кучино – Любань – Ветчин	41,76 текущий ремонт моста	До 31.07.2020
Р58 Минск – Калачи – Мядель	65,816 текущий ремонт моста	До 10.06.2020
Р59 Логойск – Смолевичи – Марьина Горка	56,46 текущий ремонт моста	До 30.06.2020
Р63 Борисов – Вилейка – Ошмяны	28,248 ремонт моста	До 30.12.2020
Р63 Борисов – Вилейка – Ошмяны	77,254 текущий ремонт моста	До 30.08.2020
Р74 Чериков – Краснополье – Хотимск – граница Российской Федерации (Горня)	0,955 текущий ремонт моста	До 31.12.2020
Р76 Орша – Шклов – Могилев	14,785 – 20,0 капитальный ремонт	До 30.05.2020
Р76 Орша – Шклов – Могилев	25,773 текущий ремонт моста	До 31.12.2020
Р82 Октябрьский – Паричи – Речица	123,150 текущий ремонт моста	До 30.07.2020
Р87 Витебск – Орша	53,506 текущий ремонт моста	До 30.06.2020
Р95 Лынтупы – Свирь – Сморгонь – Крево – Гольшаны	26,710 – 34,865 капитальный ремонт	До 31.08.2020
Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи	9,52 – 11,88 реконструкция	До 31.-7.2020
Подъезд к г. Гродно (км 262,3) от автомобильной дороги М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги)	270,720 реконструкция путепровода	До 31.05.2020
Подъезд к г. Гродно (км 262,3) от автомобильной дороги М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги)	268,100 – 271,412 текущий ремонт	До 31.05.2020

Работы на вышеперечисленных участках проводятся с ограничением дорожного движения с перенаправлением на соседние полосы или ограничением скоростного режима, здесь установлены соответствующие дорожные знаки (при необходимости с указанием маршрута объезда).

Интерактивная карта ремонтных работ на республиканских дорогах доступна по адресу: <http://i.centrb.by/infroads/ru/repairs>.

Дорожные работы проводятся и на других участках республиканских автотрасс. Дорожные службы приносят извинения за временные неудобства и обращаются к участникам дорожного движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, соблюдать скоростной режим и требования дорожных знаков.

**По информации дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 20 апреля.**

## Коллектив ГУО «Белдорстрой» отмечает **40** лет со дня своего основания.

# Наше

История этого хорошо известного в дорожной отрасли учебного предприятия началась в далеком восьмидесятом. Тогда Министерством автомобильного транспорта БССР было принято принципиальное решение: дорожникам необходима своя кузница кадров. И вот уже на протяжении последних четырех десятилетий государственное учреждение образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой» успешно справляется с этой ответственной задачей. Как итог – порядка 70 тысяч слушателей.

### ДЕРЖАТЬ РУКУ НА ПУЛЬСЕ ОТРАСЛИ

ГУО «Белдорстрой» – современный специализированный учебный центр, который, помимо основной функции по подготовке и переподготовке кадров для дорожного хозяйства, готовит также специалистов для других подотраслей транспортного комплекса.

В центре обучают 58 дорожных специальностям, проводят курсы по повышению квалифи-

кации работников, по актуальным и наиболее востребованным темам организуют семинары, посвященные совершенствованию нормативно-правовой базы, вопросам промышленной безопасности. Только в прошлом году здесь прошли обучение 2,4 тысячи человек.

– Необходимо отметить, что наш центр является одним из ведущих в республике учреждений образования по подготовке рабочих до-

рожных специальностей, а также монополистом в подготовке, например, машиниста бетоноукладчика, машиниста укладчика асфальтобетона и дорожной фрезы. Всего этих специальностей порядка десяти. Такие кадры в Беларуси больше нигде не готовят: для этого нужны определенные лабораторные условия, техника и площади, – рассказывает директор «Белдорцентра» Андрей Демидович.



### АНДРЕЙ ДЕМИДОВИЧ:

– СУТЬ ОБРАЗОВАНИЯ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ ВСЕХ НОВОВВЕДЕНИЙ, СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И РАЗРАБОТОК. ИМЕННО ЭТО ПОЗВОЛЯЕТ ГОТОВИТЬ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ.



# ДОСТОЯНИЕ — ЛЮДИ

В советские времена в учебный центр, отраслевую кузницу кадров, съезжались дорожники из всех уголков страны. Свои позиции союзника и надежного партнера для организаций дорожного хозяйства он сохранил по сей день. И все благодаря качественному обучающему материалу, преподавателям – экспертам в своем деле, отличной производственной базе.

Но главным достоянием предприятия, безусловно, являются работающие здесь люди. Нынешний преподавательский состав – это высококлассные специалисты-дорожники, настоящие корифеи, посвятившие дорожной отрасли значительную часть своей жизни.

– *Основа нашего центра – это работники методического управления и преподавательский состав. Все они – настоящие профессионалы, которые хорошо знают отрасль, заботы и потребности дорожных организаций,* – говорит директор.

В числе приглашенных лекторов учебного центра – также представители других министерств и ведомств, профессорско-преподавательский состав вузов, в том числе 7 докторов и 18 кандидатов наук.

– *Мы часто проводим совместные с БелдорНИИ семинары, приглашаем делиться опытом специалистов из «Белгипродора». Наши преподаватели в большинстве своем – действующие специалисты,* – отмечает руководитель «Белдорстрой».

Другой важной составляющей высокого качества обучения на предприятии называют практическую подготовку, которой уделяется серьезное внимание. В обязательном порядке проводятся выездные занятия в дорожных организациях и на строящихся объектах.

## НАЧИНАТЬ ПРИХОДИЛОСЬ С НУЛЯ

Гордится предприятие своими ветеранами – людьми, которые в разное время работали здесь и внесли личный вклад в его развитие и нынешний облик. Один из них – первый директор тогда еще учебно-курсового комбината Юлий Киреев. К слову, он и по сей день в свои почти 85 лет читает лекции дорожникам.

В 1980 году Юлию Ивановичу, занимавшему должность начальника отдела кадров Министерства автомобильных дорог БССР, предложили создать и возглавить первый в дорожной отрасли учебный комбинат. До этого времени дорожники проходили обучение в институте по повышению квалификации руководителей работников и специ-

алистов народного хозяйства, а подготовка рабочих кадров осуществлялась в учебных заведениях других отраслей.

Совет Министров БССР издал распоряжение об организации в Минске учебно-курсового комбината для дорожников, а приказом Министерства автомобильных дорог № 73 от 7 апреля 1980 года он был создан и уже буквально через пару месяцев начал функционировать.

Первая группа слушателей набиралась из числа начальников дорожно-строительных управлений.

– *Самая большая сложность заключалась в том, что нам приходилось все начинать с нуля. Первым делом создали учебно-методический кабинет, который занимался разработкой учебных программ для специалистов и рабочих кадров. На момент открытия комбината у нас работало около 15 человек.*

Поскольку своих программ еще не было, приходилось для их создания привлекать специалистов-дорожников. Кроме того, приглашали читать лекции начальников управлений и специалистов отраслевого министерства. Постепенно учебно-курсовый комбинат стал принимать у себя дорожников со всей Беларуси, – вспоминает Юлий Иванович.

С течением времени развивалась материально-техническая база предприятия, менялись его руководители. Учебно-курсовый комбинат переименовали в учебный центр.

Сегодня Юлий Киреев продолжает преподавать там же, на Кальварийской. Говорит, работа в центре приносит ему огромное моральное удовлетворение:

– *Я здесь молодею душой и горжусь тем, что в далекие восьмидесятые стоял у истоков его создания.*

## ДВЕРИ ОТКРЫТЫ ВСЕГДА

Музей истории дорожного хозяйства, открывшийся в учебном центре «Белдорстрой» в 2004 году, является достоянием не только предприятия, но и всей транспортной отрасли. Началу его работы предшествовал невероятно кропотливый труд по сбору материалов, отражающих историю развития дорожной отрасли Беларуси.

Как было сказано в приказе Департамента «Белавтодор» № 79 от 26 июня 2002 года, основная цель создания музея – концентрация многолетнего опыта в области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, мостов,

дорожных сооружений, сохранение культурно-исторического наследия белорусского народа в области дорожного строительства. Возложена эта почетная миссия была на ветерана отрасли Саула Иоффе. Он посвятил музею 10 лет своей жизни, на протяжении которых возглавлял его и собственными силами, в том числе при поддержке коллег, пополнил более чем 10 тысячами экспонатов.

Трудовая деятельность Саула Григорьевича, который еще известен как поэт, автор семи сборников стихов и гимна дорожников, получила высокую оценку. Он удостоен различных наград, среди которых – знаки «Почетный дорожник БССР» и «Почетный дорожник Республики Беларусь» I степени.

Неудивительно, что большая часть лирики Иоффе – о дорожной отрасли, в первую очередь – о работающих там людях. По словам родных Саула Григорьевича, только одному человеку он мог посвятить порядка десяти стихотворений.

Дело отца в «Белдорстрое» продолжила его дочь – Марина Савошко, которая сегодня проводит экскурсии по музею истории дорожного хозяйства. – *Практически каждый экспонат, начиная от первого камня во дворе, отец описал в стихотворном варианте. Поэтому я могу провести экскурсию, даже просто читая его стихи. И все будет понятно,* – рассказывает Марина Сауловна.

## СОХРАНЯЯ, ПРИУМНОЖАТЬ

«Сохраняем традиции и уверенно идем в будущее». Под таким девизом сегодня живет и работает Центр повышения квалификации руководителей работников и специалистов «Белдорстрой».

Учреждение стремится идти в ногу со временем, и в его планах на ближайшую перспективу – очень амбициозные проекты. Например, приглашать зарубежных специалистов делиться опытом и рассказывать о новейших технологиях и разработках, отправлять белорусских дорожников на стажировки в Польшу, Германию, Финляндию.

В повестке дня также внедрение в образовательный процесс дистанционного обучения и других современных форматов, дальнейшее совершенствование материально-производственной базы. И свое стремление динамично развиваться учебный центр готов доказывать каждый день.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ДБ»

## УВАЖАЕМЫЙ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ!

**От руководства и коллектива РУП «Белгипродор» примите сердечные поздравления с 40-летием образования Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой»!**

Ваше предприятие прошло долгий и славный путь становления, период серьезных достижений. Впереди – покорение новых вершин и новые успехи. Уверены, что замечательные трудовые традиции, высокий профессионализм преподавательского состава и компетентность руководства учреждения и в дальнейшем будут способствовать развитию дорожной отрасли нашей страны.

От всей души желаем коллективу «Белдорстрой» благополучия, оптимизма и целеустремленности в реализации намеченных планов!

Директор И.Э. ДАВЫДОВ

## УВАЖАЕМЫЙ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ!

**Самые искренние поздравления по случаю замечательного события – 40-летнего юбилея ГУО «Белдорстрой» – от РУП «Минскавтодор-Центр»!**

Достижения учебного центра – это, безусловно, заслуга всего коллектива, который на протяжении многих лет высоко держит марку родного предприятия. Благодаря вашей самоотдаче и профессионализму «Белдорстрой» вносит достойный вклад в развитие дорожного хозяйства и всего транспортного комплекса республики.

Желаем предприятию дальнейшего процветания, работникам и их близким – крепкого здоровья и успехов в делах. Пусть удача сопутствует во всех начинаниях!

Генеральный директор В.Е. ГЛЕДКО

## ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ, ДРУЗЬЯ!

**С 40-летним юбилеем предприятия вас тепло поздравляют руководство и коллектив ОАО «Дорстрой-индустрия»!**

Примите самые искренние слова благодарности за вашу работу, профессионализм, самоотдачу и умение творчески подходить к решению стоящих перед коллективом Центра повышения квалификации и дорожной отраслью задач.

Желаем ГУО «Белдорстрой» надежных партнеров, удачных проектов, финансового благополучия и постоянного стремления к совершенству!

Генеральный директор С.Н. КУЗНЕЦОВ

## УВАЖАЕМЫЙ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ! РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ГУО «БЕЛДОРСТРОЙ»!

**Руководство и коллектив РУП «Бреставтодор» поздравляют вас с 40-летием предприятия и выражают искреннюю признательность за вашу важную и ответственную работу!**

Желаем коллективу плодотворной деятельности, стабильности и благополучия, неиссякаемой энергии в достижении поставленных целей. Пусть легкими будут задачи на вашем пути. Счастья и благополучия вам и вашим близким!

Генеральный директор М.И. НЕПОЧЕЛОВИЧ

## УВАЖАЕМЫЙ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ, ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

**От коллектива РУП «Гомельавтодор» примите самые теплые поздравления с замечательным праздником – 40-летним юбилеем вашего предприятия!**

Мы высоко ценим ваш профессионализм, трудолюбие и огромный вклад в наше общее дело. Убеждены, что высокое чувство ответственности и стремление ставить перед собой амбициозные задачи и в дальнейшем будут способствовать процветанию дорожной отрасли Республики Беларусь.

От всей души желаем всем вам здоровья, счастья и удачи. Пусть ваша работа приносит только радость и удовлетворение!

Генеральный директор С.Н. ЛАЗБЕКИН

18 апреля генеральному директору РУП «Могилевавтодор» Анатолию Лопатину исполнилось 65 лет. Из них более 40 он посвятил дорожной отрасли Могилевщины.

## Анатолий Лопатин: Судьба МОЯ — дороги



Наш юбиляр – уроженец Светлогорского района Гомельской области. После окончания средней школы учился в Могилевском химико-технологическом техникуме, а после, работая уже в сфере производства, окончил Могилевский машиностроительный институт. Является почетным дорожником республики, удостоен Благодарности главы государства.

– Дороги для меня – это моя судьба, моя жизнь и мой выбор, о котором я не жалею, – признается Анатолий Иванович. – Всем известно, что они играют немаловажную роль в жизни человека. Транспортные артерии способствуют экономическому развитию государств, являются связующим звеном для сел, городов, областей и стран, соединяют людей. Вот и моя жизнь оказалась неразрывно сплетенной с дорогами.

Так уж получилось, что заявление о приеме на работу Анатолий Лопатин написал один раз в жизни – в 1977 году на должность инженера Могилевской дирекции по строительству дорог. С того момента не пропустил ни одной кадровой ступеньки: был и заместителем начальника производственно-диспетчерского отдела.

В 1998 году, когда во всех областях страны начали создавать республиканские предприятия

автомобильных дорог (автодоры), Анатолия Ивановича назначили заместителем генерального директора «Могилевавтодора», а через пять лет он уже стал во главе организации.

При 22-летнем существовании РУП «Могилевавтодор» Анатолий Лопатин уже 17 лет стоит у его руля. За это время не просто сменилось несколько поколений инженерно-технических и рабочих кадров, но и произошел качественный скачок в образовательном уровне, а главное – в уровне технического мышления.

За свою историю предприятие под чутким руководством Анатолия Лопатина построило и ввело в эксплуатацию 14 крупных объектов. Это скоростные магистрали, автомобильные обходы крупных городов, мосты и путепроводы, имеющие огромное транспортное значе-

ние не только для Могилевской области, но и в целом для всей республики. В их числе – мостовой переход через реку Днепр на подходе к автодороге Р76 Орша – Шклов – Могилев (д. Александрия), реконструкция участка дороги Р93 Могилев – Бобруйск от Могилева до деревни Буйничи, мост через реку Сож в Кричеве, которому присвоено имя Александра Васильевича Минина, мост через реку Бася в Чаусах, скоростные магистрали М4 Минск – Могилев и М5 Минск – Гомель, автодорога Р70 Княжицы – Горки

– Ленино – граница РФ и еще много значимых для развития области и республики объектов.

Много сделано для поддержки существующей сети в рамках «Дажынак» в Бобруйске и Горках. Разработана уникальная концепция устройства автопавильонов на республиканских дорогах области в антивандалном исполнении с тематическим оформлением «Кветкі Беларусі», которые впервые были установлены в 2012 году на маршрутах фестиваля тружеников села «Дажынкi-2012».

Сегодня РУП «Могилевавтодор» – это 9 филиалов – ДЭУ, 837 человек, обслуживающих 2555 км дорог и 353 мостовых сооружения общей протяженностью 18,763 км.

В ближайшие годы общими усилиями коллектива предприятия при поддержке Министерства транспорта и коммуникаций и руководства региона будет реализован еще ряд важных объектов. В их числе – строительство обхода г. Могилева III технической категории, мосты в г. Черикове через реку Сож и реку Березину в г. Бобруйске и ряд других мостов, требующих неотложной реконструкции.

Тем не менее приоритетным направлением в деятельности предприятия всегда было и есть содержание существующей сети республиканских дорог области в требуемом техническом состоянии, обеспечение безопасности дорожного движения и комфортных условий для пользователей. Для этого за последние годы сделано немало. Одним из первых среди автодорог в республике на базе ДЭУ-72 создано производство битумной эмульсии, в ДЭУ-74 организовано производство холодных смесей для ямочного ремонта, внедрена технология укладки «Сларри Сил» при ремонте и содержании дорог, большое внимание уделяется обстановке дорог и развитию придорожного сервиса.

На протяжении всего существования автодора Анатолием Ивановичем уделялось особое внимание развитию производственных баз и линейно-дорожных дистанций, создавались комфортные условия для работы и отдыха персонала, занятого на основном производстве, и, конечно, технической модернизации основных средств.

Сегодня ДЭУ оснащены современной высокопроизводительной техникой и могут профессионально выполнять все возложенные на них функции. Нынешний год также является важным в истории РУП «Могилевавтодор». В 2020-м планируется сдать в эксплуатацию два крупных объекта: в июне будут завершены работы на мостовом переходе через реку Сож на автомобильной дороге Р140 Славгород – Краснополье, а в ноябре введут в эксплуатацию автодорогу Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи. Кроме того, в сжатые сроки предстоит выполнить работы на объектах в Бельничках, где пройдет День письменности, и в Осиповичах – столице областных «Дажынак-2020».

РУП «Могилевавтодор» никогда не останавливается на достигнутом. Анатолию Лопатину удалось создать и сплотить коллектив профессионалов и единомышленников, которым многое по плечу. И в этом его большая заслуга. Из года в год дорожники продолжают выполнять свои задачи, поддерживать магистраль в удовлетворительном состоянии, постоянно совершенствоваться и развивать дорожную сеть. Ведь говорят, что хорошие дороги – это путь в светлое будущее...

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Примите самые теплые и искренние поздравления по случаю Вашего 65-летия!

Мы знаем и ценим Вас как целеустремленного руководителя, профессионала высочайшего класса, грамотного, энергичного, трудолюбивого и принципиального человека. Много лет Вы ведете РУП «Могилевавтодор» правильным курсом, что позволяет с честью и достоинством выполнять все возложенные на предприятие задачи.

Желаем Вам дальнейшей плодотворной работы, новых профессиональных достижений, крепкого здоровья, счастья и благополучия. Пусть реализуются все задуманные планы, творческих Вам успехов и стабильности во всем!

Ваш коллектив

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Коллектив РУП «Бреставтодор» поздравляет Вас с 65-летним юбилеем!

Это прекрасная в жизни дата, с высоты которой можно посмотреть на сделанное и увидеть новые перспективы.

Примите наши самые искренние пожелания крепкого здоровья, душевного комфорта и благополучия, вдохновения и плодотворной деятельности на благо нашей отрасли!

Пусть Ваша жизнь будет наполнена вниманием близких людей, приятными событиями и свершениями. Пусть Вам всегда сопутствуют удача и успех во всех начинаниях, осуществляются новые проекты и планы!

Генеральный директор  
М.И. НЕПОЧЕЛОВИЧ

#### ДОРОГОЙ ЮБИЛЯР!

Примите самые теплые и сердечные поздравления по случаю Вашего 65-летия!

Желаем, чтобы мудрость, накопленная за эти годы, позволила Вам с еще большей легкостью решать все вопросы, а душевная молодость и хорошее настроение давали возможность выстоять в любой ситуации. Продолжайте работать с верой в успех и собственные силы, пусть честь и достоинство по-прежнему ведут Вас по нелегким дорогам жизни.

Счастья Вам, здоровья и исполнения желаний!

От коллектива РУП «Витебсавтодор»  
генеральный директор А.А. КОНОПЛИЧ

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Коллектив РУП «Гомельавтодор» присоединяется к многочисленным поздравлениям в Ваш адрес!

Мы давно знаем Вас как талантливого руководителя и опытного дорожника. Под Вашим мудрым руководством РУП «Могилевавтодор» уверенно движется вперед, несмотря на многие внешние обстоятельства. Пусть гордость за проделанную работу будет стимулом для дальнейшей активной и продуктивной деятельности на благо нашей отрасли.

Желаем наслаждаться каждой минутой своей жизни, счастья Вам, благополучия и крепкого здоровья!

Генеральный директор  
С.Н. ЛАЗБЕКИН

#### ДОРОГОЙ КОЛЛЕГА!

Примите наши самые искренние поздравления со знаменательной датой в Вашей жизни – 65-летием со дня рождения!

Все годы сознательной жизни Вы отдали дорожному делу, вложили в эту отрасль народного хозяйства свои силы и душу, знания и профессионализм, благодаря чему достиг-

ли немалых успехов в избранной профессии.

Желаем Вам покорения новых вершин, удачи и оптимизма, силы и энергии, стабильности и достатка!

А также крепкого здоровья, счастья, любви родных и близких Вам людей!

Генеральный директор РУП «Гродноавтодор» В.Б. ВЕНЦКОВИЧ

#### ДОРОГОЙ КОЛЛЕГА!

С юбилеем от всего сердца Вас поздравляет коллектив РУП «Минскавтодор-Центр»!

В этот праздничный день хочется особо отметить Вашу мудрость, проницаемость и понимание, благодаря которым РУП «Могилевавтодор» и его филиалы работают эффективно и дружно. Несмотря на сложности и возникающие трудности, предприятие не стоит на месте и постоянно развивается. Доказательство этому – множество сданных в эксплуатацию объектов, которые долгие годы будут служить людям.

Желаем Вам дальнейших успехов, новых идей и свершений, крепкого здоровья и счастья. Пусть в душе будет праздник, в семье и коллективе – полная гармония, а над головой – мирное небо!

Генеральный директор В.Е. ГЛЕДКО

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Коллектив ОАО «ДСТ-1, г. Витебск» искренне поздравляет Вас с юбилеем!

За 65 лет Вы немало достигли и приобрели ценой добросовестного труда и вложенных усилий, а впереди, мы уверены, еще много занимательного и важного!

Пусть сбудутся желанья и мечты, Всем бедам и преградам вопреки!

Пусть душу молодость не покидает И на лице улыбка расцветает!

Генеральный директор О.В. КАПЦЕВИЧ

#### ДОРОГОЙ ЮБИЛЯР!

Мы поздравляем Вас с этой красивой и значимой датой! И желаем Вам крепкого здоровья, душевного покоя и неиссякаемой жизненной энергии.

Пусть Ваш выбор всегда будет верным и приводит к настоящему успеху, цели – амбициозными, а процесс их достижения – увлекательным. Пусть рядом будут близкие, с которыми тепло и уютно, верные друзья и надежные коллеги!

От коллектива ОАО «Дорожно-строительный трест № 3» генеральный директор А.Д. МИХОЛЕНКО

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Присоединяемся к многочисленным поздравлениям в Ваш адрес по случаю Вашего 65-летия!

От всей души желаем здоровья, счастья, удачи, доброты, любви.

Пусть признание и почет послужат утверждением успеха!

Пусть жизнь легко, безоблачно течет и будут в ней лишь радостные вехи!

Пусть, к новым достижениям маня, всегда легко решаются задачи!

Пусть финалом трудового дня всегда бывают радость и удача!

От коллектива ОАО «Строительно-монтажный трест № 8» генеральный директор Д.Л. МОНИТ

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Коллектив КУП «Могилевоблдорстрой» сердечно поздравляет Вас с юбилеем!

Желаем Вам крепкого здоровья, благополучия, оптимизма и неиссякаемой энергии!

Пусть множатся Ваши успехи, осуществляются все планы и мечты!

Пусть поставленные цели будут достигнуты, идеи воплощены в жизнь, а удача и добро сопутствуют Вам во всех делах и начинаниях!

Генеральный директор С.Н. МАСЛОВ

УВАЖАЕМЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ!  
Коллектив филиала ДЭУ № 71 РУП «Могилевавтодор» тепло поздравляет Вас с 65-летием!

Мы знаем и ценим Вас как чрезвычайно интеллигентного, мудрого и неравнодушного человека, опытного дорожника, прекрасного руководителя. Пусть Вам по жизни сопутствует успех, а все задуманные Вами идеи будут реализованы! Желаем Вам долголетия и всех земных благ!

За плечами – длинная дорога, Впереди она еще длинней!

Так позвольте ж пожелать здоровья, Много светлых и счастливых дней!

Начальник С.И. ТОЛСТИК

#### ДОРОГОЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Искренне поздравляем Вас со знаменательной датой!

Мы знаем Вас как энергичного и целеустремленного человека, который своими силами добился высоких результатов. Ваш трудовой путь – вдохновляющий пример и ориентир для каждого дорожника. От всего сердца благодарим Вас за ответственность и мудрость в работе и теплое отношение к нашему коллективу.

Пусть в Вашей жизни всегда будет место счастью и благополучию, а на каждом ее повороте встречаются замечательные события. Пусть близкие и родные будут здоровы, а удача и любовь всегда идут рядом с Вами!

От коллектива ДЭУ № 73 начальник  
Н.В. ИВАШКО

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Коллектив ДЭУ № 74 присоединяется ко всем теплым поздравлениям, которые звучат в Ваш адрес!

Пусть в Вашей жизни будет все соизмеримо!

Пусть Ваше счастье не проходит мимо!

Пусть дом Ваш обойдут все-все невзгоды,

А радость не зависит от погоды!

Начальник А.И. КОЛОСОВ

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

Позвольте поздравить Вас с 65-летием со дня рождения!

Мы ценим и уважаем Вас как мудрого и талантливого руководителя. Под Вашим чутким руководством предприятие достигает поставленных целей, оперативно находит оптимальные пути решения проблем и уверенно смотрит в будущее.

Мы желаем Вам дальнейших успехов, удачи, стабильного продвижения вперед, благополучия и крепкого здоровья на долгие годы!

От коллектива ДЭУ № 79  
начальник В.М. ЗАЙЦЕВ

#### УВАЖАЕМЫЙ АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ!

От имени коллектива РУП «Белдорсвязь» и себя лично поздравляю Вас с 65-летием!

Примите пожелания крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии и душевного оптимизма! Пусть счастье и удача всегда будут неизменными спутниками на Вашем жизненном пути! Желаем профессиональных успехов, осуществления всех планов и начинаний, поддержки друзей и единомышленников, семейного тепла и любви близких людей!

Директор Н.В. БИЧАН

# Главные на главной

## ДЭУ № 8 РУП «Витебскавтодор» —

Начальник управления Сергей Григорьевич ЯЩУК возглавляет коллектив с 2005 года. До этого более четверти века строил дороги и занимался благоустройством в мелиоративной отрасли. Общий трудовой стаж в Толочинском районе 46 лет. Депутат районного Совета народных депутатов. Почетный мелиоратор и дорожник Беларуси.



— В нашем коллективе немало замечательных тружеников, тех, кто вносит существенный вклад в выполнение производственных задач.

Хочется отметить начальников линейно-дорожных дистанций Вадима Козырицкого и Геннадия Хомича, мастеров дорожных Сергея Мальцева и Александра Дыкова, машинистов погрузчика Геннадия Гляка, Андрея Киселева, Виталия Лебедева, дорожных рабочих Сергея Евменова, Юрия Перевозникова, Александра Наливайко, Игоря Полубинского, водителей автомобиля Александра Астапова, Василия Бутринова, Игоря Колодинского, Сергея Литвинкевича, Сергея Зарембина, Дмитрия Шейко, оператора заправочных станций Инну Кудян. Моя большая благодарность — аппарату управления, который хорошо организует работу персонала.

Более 20 лет трудятся в организации главный инженер Сергей Кваченко, водители автомобиля Михаил Петровский, Анатолий Лазовский, Леонид Ивченко, Виталий Скобелев, Виктор Шкиндеров, тракторист Владимир Антоненко, дорожный рабочий Алексей Алексеенков.

Наша гордость — наши ветераны, проработавшие более 20 лет в организации и ушедшие из филиала на пенсию. Это — бухгалтер Валентина Хинкевич, экономист Наталья Бутринова. К большому сожалению, ушел из жизни наш ветеран водитель автомобиля Владимир Нехаев, который более 20 лет честно трудился и передавал свой опыт молодежи, обладал высоким профессионализмом.

Работают у нас и трудовые династии дорожников. Это — семейство главного инженера Сергея Кваченко. Его сыновья Павел и Александр — водители автомобиля. Александр Забелло много лет трудился водителем автомобиля, получил заслуженную пенсию, но продолжает работать сторожем. Его сын Юрий пошел по стопам отца, стал водителем. Анатолий Лазовский и его сын Вячеслав также работают водителями автомобиля.

Огромное спасибо и им, и всем, кто трудится не за страх, а за совесть на благо нашего общего дела!

Оно создано в апреле 1995 года приказом РГПП «Белавтострада» с местом расположения в деревне Старинка Толочинского района. С 1 сентября 2012 года управление переведено в хозяйственное ведение РУП «Витебскавтодор».

# 25 лет!



### ДОРОГИ, ВЫБРАВШИЕ ИХ

Работа коллектива все 25 лет направлена на выполнение важнейшей задачи предприятия — обеспечение безопасного, комфортного и бесперебойного передвижения транспортных средств на главной магистрали страны.

Дорожно-эксплуатационное управление № 8 выполняет работы по содержанию автомобильной дороги М1/Е30 Брест (Козловичи) — Минск — гр. РФ (Редьки) км 501,99 — км 548,221 (общая протяженность с учетом транспортных развязок — 63,376 километра). В ведении коллектива — республиканские автодороги: Р15

Кричев — Орша — Лепель км 185,17- км 191,78, Р19 Толочин — Крупки, км 0 — км 40,6; Р25 Витебск — Сенно — Толочин км 81,186 — км 109,59; Р26 Толочин — Круглое — Вишов, км 2,15- км 12,15. Их общая протяженность — 85,614 километра.

Управление обслуживает 26 мостов и путепроводов общей протяженностью 884,78 погонного метра, 22 транспортные развязки (17,139 километра), 14 благоустроенных площадок для стоянки автомобилей и отдыха.

Филиал ДЭУ № 8 РУП «Витебскавтодор» развивает непрофильную деятельность, оказывая ряд услуг

организациям района по грузоперевозкам. Выполняются работы по благоустройству улиц, пешеходных дорожек. Оказывается помощь сельскохозяйственным предприятиям в уборке урожая.

Особое внимание в управлении уделяется экономии материальных ресурсов, охране труда, созданию благоприятных бытовых условий. Внедрен ряд мероприятий по экономии и бережливости.

В общем, рачительные хозяева внимательно следят и за состоянием своих дорог, и за цифрами, иллюстрирующими работу.



### ЦИФРЫ РАДУЮТ!

Как и в предыдущие годы, в 2019-м коллектив вновь успешно справился с выполнением прогнозных показателей. За минувший год получена выручка в сумме 4220 тыс. руб., что составляет 143,3% к уровню предыдущего года.

Увеличились не только объемные показатели. Прибыль от реализации работ и услуг составила 162 тыс. руб., чистая прибыль — 79 тыс. руб. Рентабельность от основной деятельности получена в размере 4,8%. Рентабельность продаж — 3,8%.

Производительность труда от выручки на одного работающего — 61,2 тыс. руб., по сравнению с 2018 годом она выросла на 149,6%.

Показатели работ в 2020 году также радуют. За 1-й квартал выручка от реализации продукции работ и услуг составила 790 тыс. руб. Рентабельность продаж от основной деятельности ожидается на уровне 7%, прибыль от реализации работ и услуг — 43,0 тыс. рублей. Выручка на одного работающего — 11,6 тыс. рублей.

По сравнению с уровнем прошлого года рост среднемесячной заработной платы по филиалу составил 107,5%.

Подготовил Николай ЛЕЩЕНКО, «ТВ»

**ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!**

**УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ  
И ВЕТЕРАНЫ ФИЛИАЛА № 8!**

Коллектив РУП «Витебскавтодор» сердечно поздравляет вас с 25-летним юбилеем управления!

Все эти годы вы достойно несете трудовую вахту на своем участке главной дороги страны, делаете все возможное для безопасного и комфортного передвижения транспортных средств.

Примите самые искренние слова признательности за вашу нелегкую работу и ответственное отношение к делу.

Крепкого вам здоровья, семейного уюта, счастья и благополучия!

**Генеральный директор  
А.А. КОНОПЛИЧ**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

От всей души поздравляем вас с юбилеем!

Вы прилагаете немало усилий для обеспечения безопасного движения по вверенным вам дорогам. Труд дорожников нелегок, но он очень необходим людям, всей стране.

Желаем вам и дальше также верно и целенаправленно двигаться к намеченным целям

Крепкого здоровья всем, успехов во всех благих начинаниях!

**По поручению коллектива  
ДЭУ № 31 начальник  
В.А. ГЕНЦЕВСКИЙ**

\*\*\*

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ,  
ДРУЗЬЯ!**

Примите поздравления с 25-летним юбилеем от полоцких дорожников – коллектива ДЭУ № 32!

От всей души желаем новых трудовых побед, вдохновенных будней, благосостояния как филиалу, так и каждой семье дорожников.

Здоровья вам, личного счастья, оптимизма на трудном, но благородном поприще, которое мы выбрали!

**Начальник Н.В. КОЧКИН**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Свои поздравления в связи с юбилейной датой вашего управления адресует коллектив ДЭУ № 33!

Ваш главный потенциал – высокий профессионализм, а также немалый опыт, большая личная ответственность каждого за порученное дело. Все это способствует успешному выполнению поставленных задач.

От всей души желаем коллективу и его руководителю С.Г. Яшуку крепкого здоровья, бодрости духа, счастья, благополучия и новых достижений на благо дорожной отрасли!

**Начальник  
О.П. КРЮКОВСКИЙ**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

От имени коллектива ДЭУ № 34 искренне поздравляю работников управления с 25-летним юбилеем!

Высокий профессионализм, славные традиции, сплоченность, многолетний опыт, ответственность, дисциплина и жизненный оптимизм – все эти черты являются характеристикой вашего коллектива.

Желаем всем работникам и ветеранам крепкого здоровья, прекрасного настроения, успехов,

уверенности в завтрашнем дне и финансовой стабильности!

**Начальник В.А. АНИСЬКОВ**

\*\*\*

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ,  
ДРУЗЬЯ!**

От коллектива филиала ДЭУ № 35 примите самые теплые поздравления со знаменательной датой – 25-летним юбилеем вашего управления!

Желаем вам дальнейшей плодотворной деятельности на благо дорожной отрасли, стабильного развития, успехов во всех делах и начинаниях.

Крепкого здоровья, радости и благополучия вам и вашим близким!

**Начальник П.Л. ТИЩЕЦКИЙ**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Искренне поздравляю вас со знаменательной датой – 25-летием образования управления!

Все мы делаем одно большое дело, у каждого из нас своя славная история, свои достижения и победы. Вы успешно преодолеваете трудности, показывая высокий профессионализм в работе.

Пусть и дальше вам сопутствует удача. Будьте успешны, здоровы и счастливы!

**По поручению коллектива  
ДЭУ № 36 начальник  
А.А. КОНОПЛИЧ**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Примите от коллектива ДЭУ № 37 поздравления по случаю вашего юбилея!

В этот знаменательный день мы желаем, чтобы все вам было по силам: планы реализовывались, мечты сбывались, идеи воплощались.

Всегда оставайтесь верными избранному пути, финансового вам процветания, бодрости духа и созидательной энергии!

**Начальник И.Б. АРХИПЕНКО**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Примите самые искренние поздравления с 25-летием предприятия от коллектива сенинского ДЭУ № 38!

Мы твердо уверены, что толочинских дорожников отличают высокий профессионализм, ответственность за порученное дело.

Желаем вам ярких побед, реализации всех планов и начинаний.

Счастья, благополучия, успехов. Здоровья вам и вашим близким! Удачи на всех жизненных перекрестках!

**Начальник В.В. ПЕТАКОВИЧ**

\*\*\*

**УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ  
ДЭУ № 8! ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ,  
ДРУЗЬЯ!**

Искренне и сердечно поздравляем вас с юбилеем предприятия!

В Толочинском районе ваше ДЭУ все эти годы находится на передовых позициях. Вы успешно справляетесь с порученным делом. Много делаете для создания комфортных условий на своем участке автомагистрали и других вверенных вам дорогах.

Желаем вам крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия, ярких будней, уверенности в завтрашнем дне, продуктивной и эффективной работы!

**Коллектив ДСУ № 63  
ОАО «СМТ № 8»**

**НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД**

# Научить, чтобы сохранить

Это дело всей жизни Владимира СИДОРОВА, который 22 апреля отметил свое 80-летие. Он – известный в дорожной отрасли специалист по охране труда, внештатный преподаватель Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой».

Владимир Максимович родом из Шкловского района Могилевской области.

После школы поступил в строительное училище и успешно окончил его в 1957 году. Затем работал арматурщиком на стройке. Служба в армии, которую проходил с 1959 по 1962 год в Германии, пришлось на период строительства Берлинской стены. После Владимир Сидоров работал водителем в Могилеве. Но молодому, целеустремленному человеку хотелось учиться дальше, совершенствовать свои знания и навыки. В 1966 году он поступил в Минский индустриально-педагогический техникум на специальность техник-технолог. Затем в ГПТУ-9 работал мастером производственного обучения, инженером по охране труда.



В дорожную отрасль Владимир Максимович пришел в 1978 году, поступив на работу в трест «Оргдорстрой» (в настоящее время ГП «БелдорНИИ») на должность начальника группы по охране труда. В дальнейшем возглавлял лабораторию, отдел охраны труда. В этой организации Владимир Максимович трудился 26 лет. Из них 10 был председателем профкома, также являлся внештатным инспектором труда Республиканского

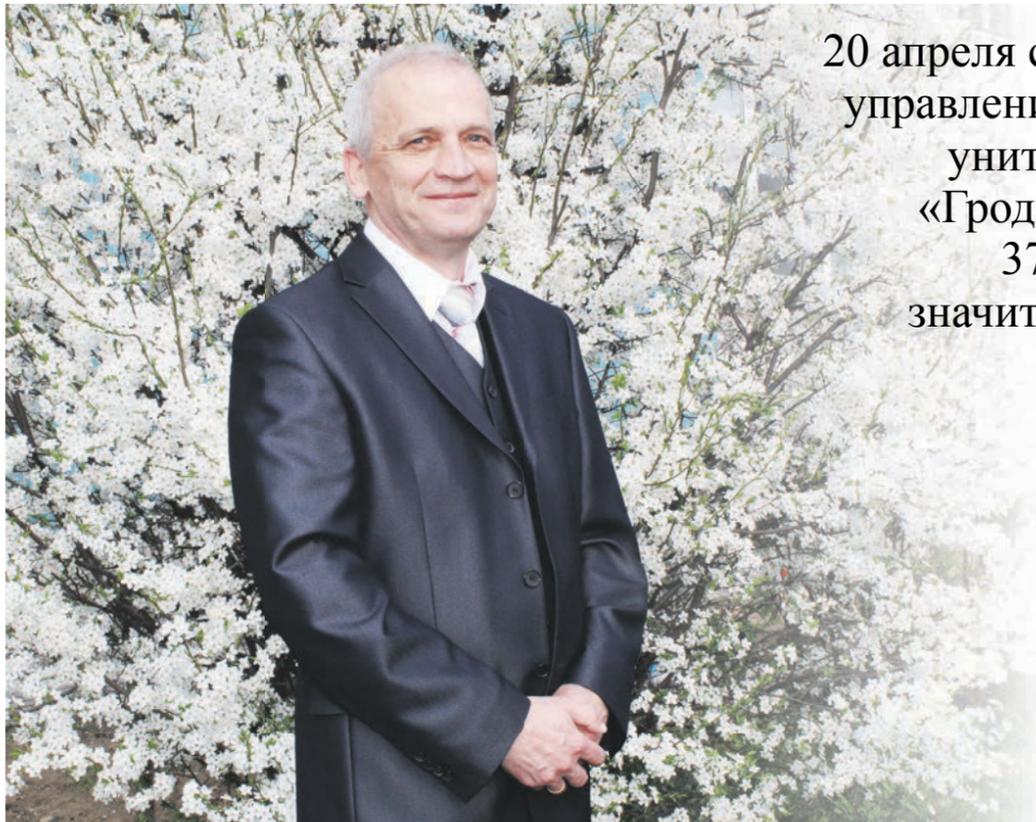
комитета профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства. Занимался разработкой нормативно-технической документации по охране труда в дорожной отрасли. Это такие важные документы, как «Правила по охране труда при строительстве, ремонте, содержании автомобильных дорог», «Комплексная система управления безопасностью труда», «Типовые инструкции по охране труда», «Нормы выдачи средств индивидуальной защиты работникам дорожной отрасли», «Перечень профессий и должностей с вредными и тяжелыми условиями труда», «Талонная система контроля за состоянием охраны труда», «Методические указания по проведению обучения, инструктажа, стажировки и проверки знаний по охране труда».

Труд и заслуги Владимира Максимовича оценены отраслью. В 1986 году он удостоен бронзовой медали ВДНХ СССР за разработку комплексной системы управления безопасностью труда. За достигнутые успехи в работе в 2000 году награжден знаком «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени. В копилке наград Владимира Сидорова также почетные грамоты Комитета по автомобильным дорогам, Департамента «Белавтодор», Республиканского комитета профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог.

В 2004 году Владимира Максимовича ушел на заслуженный отдых. Его дело продолжает дочь Инна Лапцевич, которая работает в лаборатории по охране труда ГП «БелдорНИИ».

Нужно отметить, что с первых дней открытия Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой» и по настоящее время Владимир Максимович является внештатным преподавателем по охране труда. Уже 40 лет он неустанно и преданно учит тому, что так важно в работе дорожной отрасли. Владимир Сидоров – профессионал своего дела, тактичный, скромный, добрый и отзывчивый человек.

Есть у нашего юбиляра и свои увлечения, одно из них – нумизматика. Вместе с женой Верой Иосифовной он любит выезжать на дачу: выращивают овощи, фрукты, цветы. В этом году их дружная семья отметит золотую свадьбу.



20 апреля свой 60-летний юбилей отметил начальник управления технического надзора республиканского унитарного предприятия автомобильных дорог «Гродноавтодор» Владимир КАРПОВИЧ. Почти 37 лет он отдал дорожному хозяйству и внес значительный вклад в развитие республиканских автомобильных дорог Гродненщины.

# Путь Владимира Карповича

**Р**одился Владимир Карпович в деревне Ольховка Березинского района Минской области. Отец Николай Васильевич и мать Ванда Карловна работали бухгалтерами на предприятиях сельского хозяйства.

– Оба – чуткие, заботливые, любящие. Как все мальчишки, я любил озорничать, но меня родители не наказывали. С раннего возраста приучали к труду: я помогал в саду и огороде, заготавливал дрова и корма для домашнего скота, выполнял множество других таких необходимых в крестьянском хозяйстве дел, – вспоминает Владимир Николаевич.

Когда ему исполнилось 10 лет, семья переехала в Березино. Здесь подросток начал активно заниматься футболом, хоккеем, волейболом, спортивным ориентированием. Среди учебных предметов особо выделял математику. Пришло время определяться с профессией – и юноша решил поступать на специальность «Организация дорожного движения» в Белорусский политехнический институт. Начал профессиональную деятельность в 1982-м техником по надежности контрольно-измерительных приборов специализированного монтажно-эксплуатационного управления ГАИ МВД Татарской Автономной Советской Социалистической Республики. А через год приехал в Гродно. Трудился сначала мастером, а потом инженером по безопасности дорожного движения в дорожном ремонтно-строительном управлении № 47 республиканского производственного управления «Автомагистраль».

– ДРСУ № 47 тогда возглавлял Юрий Владимирович Косенко – выдержанный, справедливый руководитель. С него я и брал пример. От каждого он требовал точного выполнения всех заданий. Если замечал какие-то недочеты, по-отечески журил, и они тут же устранялись, – рассказывает Владимир Николаевич. Затем он перешел в Гродненский отдел инспекции транспортного контроля государственного

предприятия «Белдорцентр», где работал инженером, начальником поста контроля «Брузги».

С 2002 года жизнь Владимира Карповича тесно связана с республиканским унитарным предприятием автомобильных дорог «Гродноавтодор». Сначала он трудился заместителем начальника инспекции технического надзора, а 14 лет назад стал начальником управления технического надзора РУП «Гродноавтодор». Юбилею присуще умение стратегически мыслить и творчески подходить к делу. За безупречный и добросовестный труд он был награжден почетными грамотами Минтранса, Комитета по автомобильным дорогам, РУП «Гродноавтодор» и отраслевым значком «Ганаровы дарожнікі Беларусі» II степени.

Владимир Карпович обрел подлинное счастье и в личной жизни. Наверняка в немалой степени этому способствовало присущее ему умение уважать другого человека, прислушиваться к нему и щедро делиться душевным теплом. В 22 года он встретил свою вторую половинку, тоже уроженку Березино.

– Мы счастливы, что нашли друг друга. Для меня он самый хороший, верный, преданный и надежный. Сколько живем – и не ругались никогда: причин не было, а мелочи друг другу прощали. Все вопросы решаем вместе, так повелось с первых дней нашей совместной жизни, – рассказывает жена Раиса Ивановна, которая работает заведующей профсоюзной библиотекой ОАО «Белкард». – Родители наши жили далеко, поэтому за советом мы шли только друг к другу, может, это и укрепляет семью.

Стаж их семейной жизни – 37 лет. Карповичи вырастили двух дочерей – Анастасию и Ольгу. У них трое внуков, в которых они души не чают: Артуру – 14 лет, Алексею – четыре, Марии исполнился год. Может быть, кто-то из них пойдет по пути своего деда...

**Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»**

## Генеральный директор РУП «Гродноавтодор» Валерий ВЕНЦКОВИЧ:

– С юбилеем я знаком не только как руководитель. Более 30 лет знаю его – еще в 1990-х мы длительное время работали в одной организации. Владимир Николаевич – всецело преданный нашему делу человек и достоин самых высоких слов. Мы доверяем ему, профессионалу высочайшего уровня и, можно сказать, мозгу нашего коллектива, выполнение очень важных для РУП «Гродноавтодор» заданий. В настоящее время Владимир Карпович руководит подготовкой конкурсных документов к предстоящей реконструкции автомобильной дороги М7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики («Каменный Лог»). Столь ответственную работу мы могли доверить только ему и никому больше. Он буквально чувствует цифры и обладает талантом упорядочения информации, никогда не подводит, абсолютно все задания выполняет быстро и качественно.

## Заместитель генерального директора Павел БЕЛЯВСКИЙ:

– Свою деятельность в РУП «Гродноавтодор» я начинал под непосредственным руководством Владимира Николаевича и знаю его более 15 лет. Этого времени было достаточно, чтобы увидеть в нем высококлассного руководителя и отзывчивого человека.

## Ведущий инженер отдела содержания дорог и безопасности движения (ОС и БД) Нина ЗАРОВСКАЯ:

– В нашем коллективе Владимира Карповича ценят и уважают как те, кто с ним работал много лет, так и молодые сотрудники. Все знают, что когда бы к нему ни обратился, он всегда выслушает, даст дельный совет. Готовность поделиться с коллегами всем, что знает и умеет, подсказать и показать на практике возможные варианты решения возникающих вопросов – это характерная черта Владимира Николаевича.

От природы, наверное, в его характере заложены искренность, уважение и доброжелательность к людям. Особенно хочется отметить его остроумие и необыкновенное чувство юмора. Умеет он поднять настроение и пошутить, может разрядить ситуацию. Это заряжает всех нас позитивной энергией.

Владимир Николаевич – отличный семьянин. Свободное время он любит проводить на даче. Мы знаем о его увлечении «тихой охотой», грибник он отменный и из леса часто возвращается с полной корзиной.

## Начальник отдела дорожно-мостовых работ управления технического надзора Владимир ГУТОР:

– Я уже 18 лет тружусь вместе с Владимиром Николаевичем. Его отличают глубокие знания, трудолюбие, добросовестность, порядочность, скромность, вежливость. К подчиненным всегда относится в меру строго и с уважением, требует, чтобы работа выполнялась вовремя и качественно, умеет убеждать, нацеливать на отличный результат.

## КОЛЛЕКТИВ РУП «ГРОДНОАВТОДОР» ТЕПЛО И СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС, ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ, С 60-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ!

Мы с удовлетворением отмечаем, что Ваша трудовая деятельность является примером беззаветного служения дорожной отрасли. Ваш огромный опыт, трудовой энтузиазм, умение отстаивать свои позиции, дипломатичность, собранность и мудрость в решении сложных ситуаций служат достойным примером для всех дорожников Гродненской области. Вы умело сочетаете в себе высокий профессионализм, талант организатора и заботу о людях.

От всего сердца желаем Вам дальнейших творческих успехов, стабильности, финансового благополучия, успешной реализации задуманных планов, уверенности в завтрашнем дне!

Желаем Вам оставаться таким же чутким и внимательным, интеллигентным и принципиальным. Крепкого Вам здоровья, удачи во всех делах, любви и доброты в семье, тепла и понимания на работе!

...Вечером 21 июня 1941 года в театре давали «Гамлета». Среди зрителей в зале присутствовал и второй секретарь Гродненского райкома РК КП(б)Б Александр Ковалев с супругой Надеждой. На сцене разыгрывались шекспировские страсти. Принц Датский пытался найти ответ на извечный вопрос: «Быть или не быть?» А потом в теплых сумерках они возвращались домой, где их ждали двое маленьких детей, оставленных с бабушкой. И никто не думал, что буквально через несколько часов всей этой безмятежной красоте, покою и умиротворению придет конец. Через несколько часов была война. Прямо на пороге. В самом прямом смысле этого слова.

# Не забывай те грозные года...

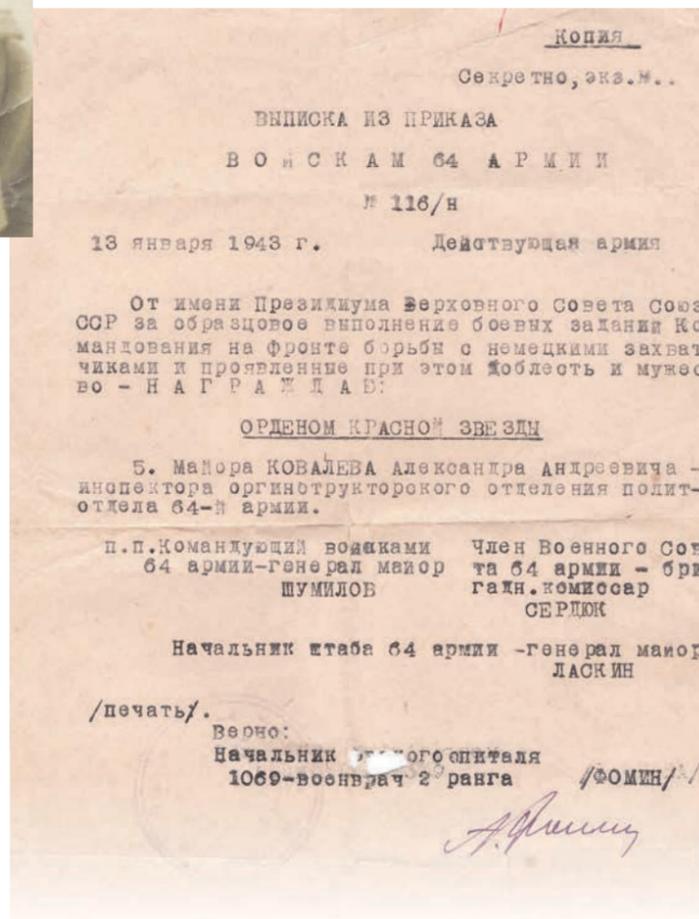


Тем вечером посыльный из райкома, даже не войдя в дом, вручил две бумаги: предписание Александру Андреевичу немедленно явиться в райком и приказ о срочной эвакуации семьи. Оно и понятно: шансов выжить на оккупированной территории у родных парторботника не было никаких. Более того, их могли использовать как инструмент давления на ушедшего на подпольную работу коммуниста. Увы, учитывая реалии того времени, скорее всего, последний аргумент был решающим.

На сборы дали час. Лихорадочно побросав в пару чемоданов все, что попало под руку, бабушка с детьми и мамой Натальей Нестеровной, сев в машину вместе с другими такими же, двинулись на восток. Правда, очень далеко уехать не удалось. Под Минском колонну разбомбили. Дальше – где пешком, где на перекладных добрались до городка Починок Смоленской области. А было бабушке тогда всего 23 года. Дедушка остался в Гродно. Он даже не смог провезти семью.

Об этом периоде его работы в нашей семье никто никогда не говорил ни слова. Почему? Скорее всего, просто не знали. Дедушка, как и многие ветераны тех лет, вообще не любил говорить о войне. И тем не менее из официальных источников известно, что «уже в первые недели фашистской оккупации на Гродненщине стали возникать очаги сопротивления захватчикам. Инициаторами создания и организаторами первых подпольных и партизанских групп были коммунисты, комсомольцы и беспартийные патриоты, оказавшиеся по разным причинам на захваченной врагом территории и оставшиеся верными своему партийному, гражданскому и общественному долгу».

...На интернет-портале Министерства обороны РФ «Память народа» есть выписки из наградных документов: «Ковалев работал в тылу врага с июля по 6 ноября 1941 года по заданию



Военного Совета Западного фронта. С 18 ноября 1941 года по 1 сентября 1942 года работал старшим инструктором отделения по работе среди частей РККА и партизан, действующих в тылу противника». И все...

А потом был Сталинград. Больше никогда ни один город в мире не выдерживал такого натиска. Сотни тысяч зажигательных, фугасных и осколочных бомб беспрестанно сыпались на него. Город полыхал, задыхаясь от дыма, захлебываясь кровью. Щедро сдобренная нефтью, горела и Волга, отрезая людям путь к спасению. Сражения шли за каждую улицу, каждый дом, каждый клочок земли. Стратегические объекты по несколько раз на день переходили из рук в руки. Красноармейцы старались держаться максимально близко к противнику, чтобы избежать атак вражеской артиллерии и авиации. Ожесточенные бои велись и на подступах к городу.

Сказать, что битва за Сталинград проходила в сложных условиях, все равно что ничего не сказать. Войска на этом участке остро нуждались в противотанковых орудиях и зенитной артиллерии, также не хватало боеприпасов. Такое положение усугублялось открытой степной местностью, где проходили бои. Этот фактор позволял врагам ре-

гулярно наносить большой урон советским войскам в технике и людях. Молодые офицеры, только вчера покинувшие стены военных училищ, шли в бой как рядовые бойцы.

Подготовку контрнаступления под Сталинградом начали в сентябре 1942 года. План разгрома немецко-фашистских войск получил название «Уран». Именно в это время сюда и прибыл инспектор оргинструкторского отделения политотдела 64-й армии майор Александр Андреевич Ковалев.

«С 1 сентября работает инспектором оргинструкторского отделения. Большую помощь оказывает соединениям и частям. Пользуется заслуженным авторитетом в частях и среди работников ПОАРМа. С 5 по 10 декабря Ковалев в 38 СД (стрелковой дивизии) проделал большую работу по подготовке к наступлению. Во время наступления 343 СП (стрелкового полка) 38 СД он обеспечил своевременные атаки и в дальнейшем ходе боя на передовых позициях сам непосредственно поднимал бойцов в атаку и воодушевлял своим примером. Таких примеров в работе Ковалева немало».

Своим примером – это значит со всеми, в первых рядах. В атаку, под пули. И потому приказ о награждении Орденом Крас-

ной Звезды нашел Александра Андреевича уже в военном госпитале. Тяжелое пулевое ранение брюшной полости. Бабушка рассказывала, что его вначале вообще посчитали мертвым. Но комиссара солдаты любили и не хотели бросать тело на поле боя. Только потом кто-то услышал слабый стон.

Выздоровление было долгим. О дальнейшем ходе событий майор Ковалев узнавал уже из сводок. О том, что 10 января наши войска перешли в решительное наступление. А уже 26-го числа на Мамаевом кургане части 21-й армии соединились с 62-й армией. Немцы сдавались в плен тысячами.

Всего же в период Сталинградской битвы немцы и их союзники (итальянцы, румыны, венгры, хорваты) потеряли около 1,5 млн человек. Потери Красной Армии составили 1 129 619 человек.

А в это время бабушка с детьми находилась в оккупации. Слава богу, в Починке их практически никто не знал. Ютились в избе вместе с другими беженцами из западных областей. Она часто вспоминала такой случай. Моя мама была, что называется, «чисто арийским ребенком»: кудрявая блондинка с огромными зелеными глазами. Особенно она нравилась расквартированным тут австрийцам. Может, напоминала им об оставшихся дома собственных детях. И вот один из солдат как-то взял ее на руки и дал шоколадку из своего пайка. Невиданное по тем временам лакомство. Увидев это, бабушка коршуном налетела на него. «Вырвала Свету из рук, оттолкнула, шоколад в грязь бросила и побежала. Только потом сообразила, что сделала. Бегу и все жду, когда он мне в спину выстрелит. Но обошлось...» Такие вот они были, комиссарские жены.

А вот у мамы от того времени осталось только одно воспоминание: она сидит на лавке в сырой землянке (избу к тому времени сожгли отступающие немцы). На полу стоит вода. В ней плавают подушка. И тут вбегает растрепанная бабушка с криком: «Наши Смоленск взяли!»

...Полностью оправиться от ранения дедушке так и не удалось. Но и службу он не оставил. Его отправили военным советником в Монгольскую народную армию. Именно тогда маршал Юмжагийн Цэдэнбал из особого расположения и сделал ему дорогой подарок – бурку из выделанной верблюжьей шкуры. Впоследствии она спасет дедушке жизнь.



**Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, собственный корреспондент «ТВ»:**

– Говорить об этом тяжело. Ведь для меня это не просто история.

Это – история моей семьи. Александр Андреевич Ковалев был моим дедушкой. Надежда Васильевна – бабушкой. Моей маме Светлане в июне 41-го было немногим больше года. Ее брату Валерию – около трех.

Кое-что из событий тех лет мне удалось восстановить только по архивным документам.

# Мягкий путь стальной магистрالی

24 апреля ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод» отметит 120-летие со дня своего образования!



принадлежащий ему квадратный сажень земли по 25 рублей. После всех согласований, опирающихся на существующий в то время свод законов, земля под завод была выкуплена по определенной смете: по 1 рублю за квадратный сажень, согласно указу Его Императорского Величества Николая II.

## ОТ ПРОСТОГО – К СЛОЖНОМУ

Когда в 1902 году завод был построен, технология пропитки шпал сводилась к простому обмазыванию древесины различными антисептиками: использовались фтористый натрий, хлористый цинк, динитрофенол. Орудиями производства были простейшие деревянные чаны и металлические емкости.

С развитием железных дорог потребность в деревянных шпалах и переводных брусках постоянно росла. Возникла острая необходимость в увеличении объема производства и улучшении технологии пропитки. На заводе начали применять автоклавную пропитку древесины.

История Борисовского ШПЗ может занять не один том. С экс-

позицией, рассказывающей о его развитии, в скором времени можно будет ознакомиться в Борисовском историко-краеведческом музее.

В разные годы шпалопропиточным заводом руководили Дмитрий Лаврович Романинов (1911–1926), Борис Алексеевич Муратов (1944–1946), Петр Афанасьевич Баранов (1946–1948),

Геннадий Федорович Морозюк (1987–1997).

Более 30 лет отдал предприятию нынешний руководитель Александр Пашкеев, 12 из которых работал главным инженером, а в 1997-м был назначен директором.

В середине восьмидесятых завод имел, мягко говоря, не презентабельный вид и больше

В условиях борьбы с коронавирусом руководство завода приняло решение о перечислении Борисовской центральной районной больнице суммы, эквивалентной стоимости аппарата искусственной вентиляции легких.

## КОГДА В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЕ ЕСТЬ

Будучи уже директором, Александр Иванович с единомышленниками в начале девяностых провел реконструкцию завода. Проект, начатый в 1980-х годах сначала московскими, а затем продолженный киевскими специалистами, заканчивало в новом тысячелетии государственное предприятие «Институт «Белжелдорпроект». В 2000 году была забита первая символическая свая нового цеха пропитки, а в 2002-м строители приступили к его реконструкции.

Прошло еще четыре года, и на месте прежнего завода, по сути, выросло новое современное предприятие. Были обновлены склад естественной сушки шпал с системой пожаротушения, к которому подвели новые подъездные пути, реконструировали очистные сооружения, построили бытовой корпус, цех приготовления пропиточных растворов. В возведенном цехе пропитки древесины установили новые автоклавы, внедрили совре-

Борисовский шпалопропиточный завод основан указом императора Николая II от 24 апреля 1900 года. Шпалопропиточные производства в Российской империи появились в середине XIX столетия, когда стали интенсивно развиваться и эксплуатироваться железные дороги.

Особую обеспокоенность и огромные материальные убытки приносили преждевременная порча и гниение шпал, что делало небезопасным движение на дороге.

Инженер-путеец Н.И. Веригин, изучавший опыт организации шпалопропиточного производства в Германии и Австрии, в 1887 году выразил мнение, что нужно построить свой завод «для пропитки антисептиками поперечен дубовых и сосновых пластин для укрепления рельсов...».

Но этот вопрос оставался без движения до 1898 года.

В Национальном Историческом архиве России в Санкт-Петербурге хранятся фонды Управления работами Московско-Брестской железной дороги, в которых содержатся материалы по изысканию и постройке на ж.д. станции Борисов постоянного шпалопропиточного завода стоимостью 50 тысяч рублей.

Для его постройки необходимо было приобрести 4740 квадратных сажень земли прилегающей к станционной территории и принадлежавшей местному помещику Ивану Колодеву.

Для отчуждения земли под завод понадобился указ самого царя-батюшки. Почему? Ларчик открывался просто. Дворянин Иван Колодеев запросил за каждый



менные автоматизированные системы управления вентиляцией и процессом пропитки древесины.

Шагнув благодаря реконструкции из прошлого века в век нынешний, на заводе смогли значительно улучшить не только условия труда работников, но и экологическую обстановку. Антисептик перестал попадать в грунтовые воды и в реку Березину. Значительно – в 18 раз – уменьшились выбросы вредных веществ в атмосферу. Помимо этого, здесь начали использовать новые виды антисептиков, менее опасные и более эффективные. Еще ранее на предприятии внедрили существующие в Беларуси системы менеджмента качества СТБ ISO 9001-2009, управления охраной труда СТБ 18001-2009 и окружающей средой СТБ ИСО 14001-2005. Безусловно, это стало еще одним шагом на пути совершенствования производства.

#### **РАЗРАБОТАЛИ. СОЗДАЛИ. ВНЕДРИЛИ**

Благодаря титаническим усилиям Борисовский шпалопропиточный завод в настоящее время является современным предприятием, оснащенным необходимым оборудованием, современными бытовыми помещениями, отвечающим всем требованиям экологической безопасности. Благодаря тесному сотрудничеству специалистов завода с кафедрой технологий деревообрабатывающих производств Белорусского государственного технологического университета была проведена совместная разработка по созданию пропиточного раствора на основе сланцевого масла. Он запатентован и применяется на заводе для пропитки древесины. К слову, это единственное в Беларуси предприятие, использующее современную технологию пропитки высокоэффективными защитными средствами Tanalith E 3492, которые позволяют достичь долговременной защиты от всех форм гниения и насекомых-вредителей, а также экологической безопасности древесины.

Завод не прекращает развиваться и совершенствоваться. Например, здесь запущена поточная линия по наклеиванию шпал и забивке укрепляющих торцевых пластин. С помощью нового комплекса улучшается проникновение пропиточного состава в древесину, обеспечивается равномерное проникновение антисептика по всей поверхности древесины и на максимальную глубину, что стало очередным шагом на пути улучшения качества борисовской продукции, повышения ее конкурентоспособности. Предприятие успешно работает на рынках ближнего и дальнего зарубежья, имеет хороший показатель по экспорту товаров. В месяц здесь

производится порядка 50 тысяч шпал, в год – около 600 тысяч.

В постоянно развивающемся современном мире с его высочайшей конкуренцией важно идти в ногу со временем и быть в курсе всех событий и новшеств в области мировой лесной промышленности. Сегодня произвести высококачественную продукцию – полдела. Надо уметь еще и выгодно продать. Специалисты завода принимают участие в специализированных выставках, создали собственный сайт, что, несомненно, позволило расширить горизонты деятельности предприятия. Чего только стоит выход на достаточно конкурентоспособный российский рынок материалов верхнего строения железнодорожного пути.

Борисовские шпалы и брусья для стрелочных переводов закупает Московский метрополитен, который активно ведет строительство новых станций. Москвичи проявляют повышенный интерес к белорусской продукции, обладающей высоким качеством.

Приоритетным заказчиком на российском рынке является и компания «Металлоинвест» – один из крупнейших горно-металлургических холдингов России. В его состав входит ряд крупных предприятий, в том числе Лебединский и Михайловский горно-обогатительные комбинаты, для которых борисовчане выполняют заказы по поставке шпальной продукции для реализации их проектов развития. К стати, по своим объемам эти заказы сравнимы с поставками на Белорусскую железную дорогу. Это и неудивительно, ведь в метро и карьерах путь укладывается только на деревянное основание. Железнодорожная сеть в месторождении Лебединского комбината, к примеру, составляет порядка 350 км.

На Борисовском шпалопропиточном заводе останавливаться на достигнутом не собираются. За внешне спокойным фасадом кипит напряженная работа. Ведется постоянный поиск новых партнеров. Здесь экспериментируют, ищут пути для расширения своих возможностей. Выполняют услуги по пропитке давальческого сырья различного назначения: строительных конструкций, кольев для виноградников и т. д.

Успехи предприятия – заслуга всего коллектива и его грамотного руководства. Все на Борисовском шпалопропиточном заводе – от рабочего до директора – прекрасно понимают: чтобы предприятие не вернулось к первоначальной точке, когда здесь было болото, надо идти только вперед – по пути, ведущему к совершенствованию и новым достижениям.

**Игорь ПЕТРОВСКИЙ**

## ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ВETERАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**Искренне поздравляю трудовой коллектив ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод» со знаменательной датой – 120-летием со дня образования!**

Многие поколения работников этого передового и современного предприятия внесли и продолжают вносить большой вклад в развитие путевого хозяйства Белорусской железной дороги. За высочайшими показателями производственной деятельности прошлых и нынешних лет стоят труд людей, преемственность поколений, взаимовыручка, многолетний опыт и славные традиции. И в наши дни коллектив Борисовского ШПЗ продолжает замечательные производственные традиции, стремится наращивать и осваивать все новое и перспективное.

Желаем вам новых достижений в плодотворной деятельности на благо железнодорожной отрасли! Крепкого здоровья вам и вашим семьям, профессиональных успехов, реализации всех проектов, стабильности, неиссякаемой жизненной энергии и благополучия!

**От руководства,  
райпрофсожа и коллектива  
начальник УП «Минское  
отделение Белорусской  
железнодорожной»  
А.А. ХОРОШЕВИЧ**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ВETERАНЫ, МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ!**

**От руководства, райпрофсожа и коллектива УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги» примите самые теплые слова поздравлений со 120-летием со дня образования ОАО «Борисовский ШПЗ»!**

Ваш труд далеко не из легких, но трудолюбие, профессионализм и добросовестность работников предприятия позволяют решать самые сложные производственные планы и успешно справляться с поставленными задачами.

В этот торжественный день желаем вам здоровья и материального благополучия, финансовой стабильности и дальнейших успехов в работе, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне!

**Начальник УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги»  
В.Е. ВЕРЕНИЧ**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ И ВETERАНЫ ОАО «БОРИСОВСКИЙ ШПЗ»!**

**От души поздравляю вас с прекрасной датой – 120-летием со дня образования шпалопропиточного завода.**

Как и всем предприятиям и организациям транспорт-

ной отрасли, вам приходится работать в непростых экономических условиях. Несмотря на все трудности, на заводе всегда велась и ведется активная работа по дальнейшему совершенствованию и развитию имеющейся производственной базы. И сегодня это – мощное современное предприятие, отвечающее всем требованиям экологической безопасности, полностью обеспечивающее потребности Белорусской железной дороги в деревянных шпалах и брусьях.

Примите самые теплые пожелания вам и вашим близким здоровья, процветания, исполнения всех желаний!

**Начальник УП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги»  
А.А. МОИСЕЕВ**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ВETERАНЫ, ДРУЗЬЯ!**

Приятно поздравлять со славной датой предприятие, которое делает такое важное и необходимое для Белорусской железной дороги дело. Прошедшие 120 лет – долгая веха становления завода и хороший повод оценить достигнутое и заглянуть в будущее.

История становления и развития Борисовского шпалопропиточного завода – это сложные, но успешные десятилетия производственной деятельности. Свой юбилей вы встречаете достойно, демонстрируя соответствие не только требованиям сегодняшнего дня, но и имея большой творческий и профессиональный потенциал, хороший задел для будущих успехов и плодотворных начинаний.

Процветания вашему заводу, а каждому его работнику – крепкого здоровья, успехов во всех делах!

**Начальник РУП «Витебское отделение Белорусской железной дороги»  
А.М. ХОМЧЕНКО**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

**От всего сердца поздравляю руководство и коллектив ОАО «Борисовский ШПЗ» со 120-летием со дня образования!**

Это значимый рубеж, важное событие не только для предприятия, но и для тех, кто все эти годы сотрудничает с вами. Самое главное ваше достижение – в том, что сформирован дружный коллектив единомышленников, которому сегодня по плечу решение самых сложных задач. В непростых условиях труженики шпалопропиточного завода выполняют доведенные показатели. Желаем вам стабильности, доброго здоровья, сил и упорства в работе на благо нашей стальной магистрали!

**От руководства  
и коллектива  
ЗАО «Гомельский ВСЗ»  
директор  
И.А. КРАСНОВ**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

**В связи со 120-летием со дня образования ОАО «Борисовский ШПЗ» поздравляем вас, весь коллектив и ветеранов труда с этой знаменательной датой!**

Ваше предприятие прошло непростой путь, развивая производство работ в новых рыночных условиях. Сегодня шпалопропиточный завод – это прежде всего высокопрофессиональный коллектив с постоянно совершенствующейся производственной базой.

Искренне желаем вам экономического процветания, надежных клиентов и партнеров. Пусть накопленный профессиональный опыт способствует воплощению в жизнь новых проектов и намеченных планов!

**Директор  
УП «Белтрансавтоматика»  
В.В. РАВЧЕНКО**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ВETERАНЫ, МОЛОДЕЖЬ!**

**Руководство и коллектив ОАО «Дорстроймонтаж-траст» сердечно поздравляют вас с юбилеем ОАО «Борисовский ШПЗ»!**

120 лет – это не только круглая дата, но и повод подвести итоги проделанной работы и поставить перед собой новые задачи.

Ваш коллектив – это преданные своему делу профессионалы. Пусть добрые традиции предприятия и стремление всех его членов к совершенствованию ведут к процветанию шпалопропиточного завода.

Крепкого вам здоровья, сохранения производственных традиций, осуществления планов и уверенного взгляда в будущее!

**Генеральный директор  
А.В. МАЛИНОВСКИЙ**

#### **УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДРУЗЬЯ!**

**От всей души поздравляю вас с 120-летием со дня образования ОАО «Борисовский ШПЗ»!**

Это праздник не только для вашего коллектива, но и для тех, кто все эти годы был рядом с вами: ваших родных, близких, друзей, партнеров, коллег.

Пусть энергия, энтузиазм, высокие профессиональные качества служат на благо железнодорожной отрасли нашей страны и в дальнейшем! Искренне желаю вам много радостных событий впереди, отменного здоровья, неиссякаемой бодрости, позитивного настроения!

**От руководства  
и коллектива  
ЭРУП «РСР № 10 станции  
Орша» Белорусской  
железнодорожной  
начальник  
А.Е. КУНЦЕВИЧ**

# У истоков отрасли крылатой...

Рождение гражданской авиации Беларуси неразрывно связано с историей воздушного флота СССР, которая вмещает в себя немало интересных событий.

1 мая 1925 года газета «Звезда» разместила заметку «Первомайский подарок воздушному флоту». В ней говорилось, что Белорусское общество друзей воздушного флота передало авиации три самолета, построенных на средства, собранные трудящимися республики.



Многоцелевой биплан У-2 (после смерти в 1944-м Николая Поликарпова – По-2) считается одним из самых известных советских и массовых в мире самолетов. Его серийное производство продолжалось до 1953 года. В мирное время он использовался как учебный, став настоящей летающей партией для тысяч советских летчиков. Самолет активно задействовали в сельском хозяйстве для обработки посевов удобрениями и пестицидами. В годы Великой Отечественной войны машина «переквалифицировалась» в легкий ночной бомбардировщик.

За два года до упомянутого события – 9 февраля 1923 года – Совет труда и обороны принял постановление «Об организации при Главном управлении воздушного флота Совета по гражданской авиации». Документ законодательно закрепил гражданскую авиацию как самостоятельную отрасль народного хозяйства, определил единое государственное руководство ее деятельностью, в том числе открытие и развитие новых воздушных линий. Дата принятия постановления считается днем рождения гражданской авиации СССР.

Самолетный парк того времени был невелик, а уровень развития промышленности не позволял перейти к массовому производству воздушных судов. Авиация использовалась в основном для обслуживания труднодоступных районов страны.

В Беларуси же другие виды транспорта были развиты значительно лучше, чем в районах Севера, Дальнего Востока, Сибири и Средней Азии, а гражданская авиация еще не сформировалась структурно. Вместе с тем республика вносила большой вклад в строительство и развитие гражданского флота СССР. С большим воодушевлением жители Беларуси поддержали популярный в то время лозунг «Трудовой народ, строй воздушный флот!». В Минске, как и во многих городах Советского Союза, были созданы общественные комитеты содействия развитию гражданской авиации. Республика активно участвовала в проведении месячников по оказанию помощи в развитии крылатой отрасли.

Вслед за созданием Всероссийского добровольного общества друзей воздушного флота (ОДВФ) в том же 1923 году было организовано Белорусское общество друзей воздушного флота (БОДВФ). Его задачами стали сбор средств для строи-

тельства самолетов и аэродромов, издание популярной авиационной литературы и содействие строительству посадочных площадок.

БОДВФ развернуло среди населения широкую пропаганду роли авиации в развитии народного хозяйства. Так, 1 мая 1923 года над Пуховичами Минской области самолет разбрасывал листовки с призывом вступать в добровольное общество. Тогда же состоялся митинг с участием жителей райцентра, на котором было решено организовать субботник, а заработанные деньги направить на строительство самолета «Пуховичский рабочий».

Немногом ранее, 7 марта, с инициативой сбора средств на постройку самолета «Советская Белоруссия» выступила редакция одноименной газеты. На призыв горячо откликнулись молодежь и население рес-

Отсчет своей истории гражданская авиация Беларуси ведет с момента открытия Минского аэровокзала. Произошло это 7 ноября 1933 года в ознаменование 16-й годовщины Октябрьской революции.

публики. Ежедневно на страницах периодического издания публиковались подписные листы с фамилиями добровольцев, а также внесенными ими суммами. Среди них были и белорусские писатели Якуб Колас, Янка Купала, Кондрат Крапива, Змитрок Бядуля. К июлю 1923 года на текущем счете № 282 в Государственном банке находилось свыше 40 тысяч рублей.

И уже 15 июля пилот Саричев передал «Советскую Белоруссию» из Смоленска в Минск и передал его Белорусскому обществу друзей воздушного флота.

Однако для создания регулярных воздушных линий, связывающих Минск с другими городами Союза ССР, одного самолета было крайне мало. Поэтому БОДВФ приняло решение построить на средства трудящихся как минимум еще три воздушных судна. В 1925 году они были переданы Красному воздушному флоту. Об этом сообщила газета «Звезда». А в марте 1926-го «Советская Белоруссия» извещала об очередной подписке на строительство самолета. И уже в июле он был передан Красной Армии.

Активное участие в развитии гражданской авиации принимали белорусские сельчане. В 1927 году состоялся пленум ЦК крестьянских комитетов общественной взаимопомощи БССР, который постановил построить самолет на собственные средства комитета. За это решение проголосовали и жители деревни Холопеничи Крупского района Минской области. Начал сбор средств на производство самолета «Белорусский кооператив» кооперативный актив города Минска.

Значительный вклад в создание отечественной авиации внесли комсомольцы и молодежь республики. В январе 1931 года в Минске прошел X съезд комсомола Беларуси, на котором по инициативе городской организации было принято решение начать сбор средств на строительство самолета имени X съезда комсомола. А уже в феврале в Минске состоялась торжественное заседание ЦК КП(б) Белоруссии и городского комитета партии, посвященное принятию комсомолом республики шефства над воздушным флотом.

Значительную работу по сбору средств на развитие авиации провело добро-

вольное общество «Авиахим». Организация была создана 13 марта 1925 года в результате объединения авиационного общества с «Доброхимом». В 1926-м на собственные средства ею построен самолет «Белорусская гаспарка» и передан союзному «Авиахиму» для использования в борьбе с вредителями растений.

Республиканское общество не ограничивалось сбором средств. Оно проводило большую работу по развитию самолетного, планерного и парашютного спорта, авиамоделизма, пропаганде военных знаний, подготовке населения к защите родины. В 1926 году авиационно-химические команды были созданы при заводах имени Ленина и «Коминтерн» в Борисове. При техникуме в Могилеве действовали курсы по подготовке начальников авиационно-химических команд. В июле 1926-го «Авиахим» провел первую окружную конференцию, на которой присутствовало 180 делегатов, представлявших около 100 тысяч членов организаций.

23 января 1927 года добровольное общество «Авиахим» слилось с Обществом содействия обороне (ОСО). Так образовалась массовая организация «Осоавиахим». При ее содействии в 1934-м были организованы аэроклубы в Витебске, Минске и Орше. В 1935-м они появились в Гомеле, Бобруйске, Могилеве. Аэроклубы сыграли значительную роль в развитии авиации, в том числе и гражданской. Десятки тысяч рабочих, служащих и представителей интеллигенции обучались в них летному мастерству.

Чтобы привлечь в авиацию сельскую молодежь, аэроклубы открывали в районах летно-учебные пункты. Например, планерные кружки Оршанского аэроклуба действовали в Кричеве, Мстиславле, Горках, Шклове, Дубровне, Чашниках, Крупках и Толочине. Как результат, в 1936 году 46 из 90 районов Беларуси имели свои планеры, 11 – самолеты.

С 1935 года белорусские аэроклубы начинают активно участвовать в различных всесоюзных соревнованиях. Например, в сентябре прошел первый всесоюзный перелет легкомоторной авиации по маршруту Москва – Горький – Казань – Саранск – Пермь – Свердловск – Челябинск – Магнитогорск – Оренбург – Куйбышев – Саратов – Сталинград – Луганск – Сталино – Днепропетровск – Киев – Бежецы с финишем в Москве. Его общая протяженность составила 5500 км. Самолет гомельского аэроклуба «Советская Белоруссия» преодолел это расстояние за 44 часа 36 минут без единой вынужденной посадки и пришел к финишу одним из первых, оставив позади самолеты из Москвы, Ленинграда, других городов. За выдающиеся резуль-

таты во всеоюзном скоростном перелете экипаж «Советской Белоруссии» был отмечен правительственными наградами.

В том же году команда парашютистов республики заняла второе место на всеоюзном слете, за что была награждена Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ, УС «Осоавиахима» СССР и ВЦСПС.

Активное участие жителей республики в строительстве самолетов и аэродромов, подготовке летных кадров способствовало созданию воздушно-транспортных связей между столицей и белорусскими городами. В январе 1931-го согласно приказу начальника Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота авиалинии связали Минск с Москвой, Смоленском, Киевом, Ленинградом. Их обслуживание поручалось Московскому, Украинскому и Северному управлениям Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота (ВОГВФ). Однако полеты на этих авиалиниях в первое время были эпизодическими. Сказывались слабая техническая оснащенность воздушных трасс и недостаток самолетов.

По мере индустриализации советского государства оснащенность авиалиний улучшалась. Благодаря напряженной работе ученых, конструкторов, инженеров, всех тружеников авиационной промышленности уже в годы первой пятилетки были созданы замечательные отечественные самолеты: Г-1 (АНТ-4), К-5, ПС-9 (АНТ-9), Г-2 (АНТ-6). В 1928-м в серийное производство был запущен У-2, переименованный впоследствии в «Поликарпов-2» (По-2). В предвоенные годы этот самолет был одним из самых популярных. Он успешно использовался на местных воздушных линиях, выполнял пассажирские, почтовые, санитарные рейсы. По-2 нашел широкое применение в различных отраслях народного хозяйства. В течение многих лет именно на этих самолетах проходили курс первоначального обучения в летных школах и аэроклубах.

Успехи, достигнутые гражданской авиацией в годы первой пятилетки (1928–1932), стали трамплином для дальнейшего развития. В директивах к составлению второго пятилетнего плана (1933–1937) было отмечено, что воздушное сообщение получит дальнейшее развитие как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и крупными промышленными центрами. Предусматривалось увеличение сети воздушных линий союзного значения с 32 до 85 тыс. км, то есть почти в три раза.

7 ноября 1933 года в ознаменование 16-й годовщины Октябрьской революции состоялось торжественное открытие Минского аэровокзала. С этого события и ведет отсчет своей истории гражданская авиация Беларуси.

Вскоре была утверждена сеть местных воздушных линий. Общая протяженность первой (Минск, Старые Дороги, Глуск, Паричи, Озаричи, Мозырь, Наровля, Хойники, Брагин, Комарин, Лоев, Речица, Гомель) составила 560 км. Вторая линия (Гомель, Чечерск, Корма, Журавичи, Климовичи, Хотимск, Костюкевичи, Краснополье, Гомель) протянулась на 550 км. Протяженность третьей (Минск, Холопеничи, Сенно, Бешенковичи, Витебск, Полоцк, Ушачи, Лепель, Минск) достигла 575 км. А самой внушительной стала четвертая линия (Минск, Горки, Чаусы, Минск) – 600 км.

Так зарождалась гражданская авиация Беларуси, которая спустя годы заняла достойное место в транспортном комплексе страны.

**Николай ЦАВЛИНСКИЙ, доцент, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории белорусской государственности БНТУ**

## Информация об открытом акционерном обществе «Автомобильный парк № 3 г. Могилева»

4. Доля государства в уставном фонде эмитента 98,47% (всего в процентах), в том числе:

Вид собственности	Количество акций, штук =:	Доля в уставном фонде, %
Республиканская		
Коммунальная – всего	431 846	98,47
В том числе: областная	431 846	98,47
районная		
городская		

5. Количество акционеров – всего 145

В том числе:

юридических лиц 1, из них нерезидентов Республики Беларусь физических лиц 144, из них нерезидентов Республики Беларусь

6. Информация о дивидендах и акциях:

Наименование показателя	Единица измерения	За отчетный период	За аналогичный период прошлого года
Начислено на выплату дивидендов в данном отчетном периоде	тысяч рублей	4,323	7,863
Фактически выплаченные дивиденды в данном отчетном периоде	тысяч рублей	4,323	7,827
Дивиденды, приходящиеся на одну простую (обыкновенную) акцию (включая налоги)	рублей	0,00986	0,0179
Дивиденды, приходящиеся на одну привилегированную акцию (включая налоги)	Х	Х	Х
типа	рублей		
типа	рублей		
Дивиденды, фактически выплаченные на одну простую (обыкновенную) акцию (включая налоги)	рублей	0,00986	0,0178
Дивиденды, фактически выплаченные на одну привилегированную акцию (включая налоги)			
типа	рублей		
типа	рублей		
Период, за который выплачивались дивиденды	месяц, квартал, год	2018 год	Х
Дата (даты) принятия решений о выплате дивидендов	число, месяц, год	27.03.2019 г.	Х
Срок (сроки) выплаты дивидендов	число, месяц, год	22.04.2019 г.	Х
Обеспеченность акции имуществом общества	рублей	2,70	2,91
Количество акций, находящихся на балансе общества, – всего	штук		
В том числе поступившие в распоряжение общества:			
дата зачисления акций на счет «депо» общества	количество акций	штук	срок реализации акций, поступивших в распоряжение общества
приобретенные в целях сокращения общего количества акций:			
дата зачисления акций на счет «депо» общества	количество акций	штук	Х
			Х

8. Среднесписочная численность работающих (человек) – 70.

9. Основные виды продукции или виды деятельности, по которым получено 20 и более процентов выручки от реализации товаров, продукции, работ, услуг (только в составе годового отчета): 49 410 – деятельность грузового автомобильного транспорта.

10. Дата проведения годового общего собрания акционеров, на котором утверждены годовой отчет, бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках за отчетный 2019 год: 27.03.2020 г.

Аудиторское заключение по бухгалтерской (финансовой) отчетности подготовлено 4 марта 2020 г.

Аудит проведен: индивидуальный предприниматель Сухов Николай Матвеевич (212038, г. Могилев, пр-т. Димитрова, д. 68, корп. 1, кв. 46), зарегистрирован в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за № 790640720 администрацией Октябрьского района г. Могилева 30.03.2009 г.

Период, за который проводился аудит: 01.01.2019 г. – 31.12.2019 г. Аудиторское мнение с оговоркой, достоверно.

13. Сведения о применении открытым акционерным обществом свода правил корпоративного поведения (только в составе годового отчета).

14. Адрес официального сайта открытого акционерного общества в глобальной компьютерной сети Интернет.

**Руководитель М.М.Непрошин**

**Главный бухгалтер М.В.Гавриленко**

**Лицо, ответственное за подготовку отчета бухгалтер Решетникова Е.А.**

УНП 700183721

### 75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

# Не забывай те грозные года...

*Окончание. Начало на стр. 17*

В рядах армии Александр Андреевич Ковалев находился до октября 1945 года. Потом вернулся на партийную работу. Сначала был вторым секретарем Лидского РК КП(б)Б. Потом на такой же должности, но уже в Сопоткине. Сейчас это уже не районный центр, а просто поселок в Гродненской области.

Что тогда значила работа в западных областях Беларуси? Сейчас много можно говорить и спорить по этому поводу. Но в те времена все было так, как было. И то, что твой маленький сын засыпает, судорожно сжимая в руке гранату, если вдруг придут убивать. И то, что ночью раздастся осторожный стук в окно и твоя донельзя испуганная жена слышит тихий голос соседа из темноты: «Наденька, забирайте детей и уходите! Бандиты за вами пришли...» Потом она, схватив за руки детей, не успев даже одеться,

прямо в ночнушке, босиком бежит по покрытому осенней изморозью полю к ближайшему лесу.

А еще было второе ранение. «8 февраля 1948 года тов. Ковалев А. А. совместно с председателем Сопоткинского исполкома районного Совета депутатов трудящихся тов. Севко Павлом Антоновичем проводили работу по вовлечению одиночных крестьянских хозяйств в колхоз. По пути следования машина ГАЗ-67, принадлежащая Сопоткинскому РК КПБ, была обстреляна бандой. В результате чего председатель Сопоткинского исполкома районного Совета депутатов трудящихся тов. Севко П. А. был убит, а второй секретарь Сопоткинского РК КПБ тов. Ковалев А. А. был ранен. Банды свирепствовали на территории Сопоткинского, Гродненского районов». Дедушку тогда спасла та самая бурка, подаренная Цэдэнбалом. Прочная верблюжья шкура ослабила удар пули.



Именем Павла Антоновича Севко была названа одна из улиц в Сопоткине. Александр Андреевич Ковалев после выздоровления сменил друга на его должности. Хотя и ненадолго.

Вскоре семья переехала в Гомель. Родился еще один сын, Николай. Одновременно дедушка был направлен на учебу в Республиканскую высшую партийную школу. Кстати, учился он там вместе с Петром Мироновичем Машеровым. Далее – работа на различных должностях в органах районной и областной власти. Между делом – ссылка в богом забытый колхоз за отказ сеять столь любимую Никитой Сергеевичем кукурузу там, где она не растет.

Но то фронтовое ранение, полученное в Сталинграде, все же настигло его. 1 декабря 1963 года Александра Андреевича Ковалева не стало. Ему было всего 52 года.

**Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»**

## ЛИТВА

Выбросы –  
по документам

**В Литве в этом году вступит в силу налог на автомобили. В зависимости от выбросов авто водителям придется платить 13,5–540 евро при регистрации транспортного средства.**

За подсчет и сбор налога на загрязняющие окружающую среду машины отвечает предприятие Regitra. Его представители рассказали о выполнении подготовительных работ – автоматизации процессов, чтобы упростить предоставление услуги. Специалисты предприятия отметили, что количество выбросов будут устанавливать по документам.

Если в документах выбросы CO<sub>2</sub> не будут указаны, то его количество будут устанавливать по данным об аналогичных транспортных средствах в регистре ЕС. Но если в регистре аналогов не будет, CO<sub>2</sub> высчитают по специальным формулам. Однако если ни один из вышеупомянутых способов не подойдет, то владельцам авто придется пройти техническую экспертизу. Обычно таких данных нет в случае с автомобилями, ввезенными из третьих стран – США и других, которые не входят в состав ЕС.

По данным Regitra, сейчас в Литве зарегистрировано 1,5 млн транспортных средств, из них около 34 000 (2,3%) нуждаются в проведении технической экспертизы. На сегодняшний день собираются все необходимые для выяснения выбросов CO<sub>2</sub> данные, чтобы водителям не пришлось проходить экспертизу, стоимость которой, по прогнозам, составит примерно 100–120 евро. Сейчас в Литве действует 15 компаний, проводящих такую экспертизу.

## КАЗАХСТАН

Через Казахстан,  
Азербайджан  
и Грузию

15 апреля железнодорожный состав, перевозящий 41 40-футовый стандартный контейнер, отправился из Сианя. Расстояние в 6,7 тыс. км он должен преодолеть за 16 дней. Его путь из Китая в Турцию проходит через Казахстан, Азербайджан и Грузию по Транскаспийскому коридору в обход России.

Уточняется, что границу с Казахстаном состав пересечет в Алтынколе. Затем он направится к Каспийскому морю, проехав весь Казахстан. Из порта Актау на судне груз переправят через акваторию

## ТАДЖИКИСТАН

«Зеркало»  
реабилитирует

По данным источника, подрядчиком проекта стала компания «Зеркало». Стоимость контракта – около 25,5 млн долларов США.

Вторая фаза программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии – Согдийская область предусматривает реабилитацию приоритетных дорожных путей сообщения в Согдийской области общей протяженностью 67,7 км.

В 2015 году Всемирный банк выделил 45 млн долларов США на восстановление дорожной сети Таджикистана в Согдийской области, на границе с Узбекистаном и Кыргызстаном.

## РОССИЯ

**Серийное производство нового микроавтобуса «Газель-City» начнется на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ).**

## ...И поручни с серебром

По словам президента «Группы ГАЗ» Вадима Сорокина, это уникальная машина с удобным и просторным салоном, низким полом, площадкой для размещения инвалидной коляски, позволяющая перевозить маломобильных пассажиров. Автобус рассчитан на 22 пассажира. Базовая комплектация предусматривает 17 сидячих и пять стоячих мест.

«Группа ГАЗ» также работает над новым бескапотным грузовиком, который планирует запустить в серийное производство в июле-августе, чтобы войти в нишу развозных городских среднетоннажников.

Кроме того, она разрабатывает специальные «антивирусные» автобусы для борьбы с пандемией, а также планирует модернизировать автомобили скорой помощи. Крупнейший в стране производитель общественного транспорта может

сделать его более безопасным с медицинской точки зрения.

– Наши конструкторы выработали целый ряд решений, некоторые из них можно реализовать довольно быстро. Мы делаем опытные образцы автобусов, поручни которых покрыты специальной бактерицидной краской

с ионами серебра, воздух внутри салона обеззараживается с помощью закрытых рециркуляторов. Также планируются бесконтактные кнопки для остановки пассажирами по требованию и диспенсеры для дезинфицирующей жидкости, – отметил в интервью ТАСС Вадим Сорокин.



## ЛАТВИЯ

**Грузооборот Рижского порта в январе – марте 2020 года сократился на 23,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 6,36 млн т, свидетельствует информация отдела маркетинга порта. Пассажиропоток за три месяца сократился на 22,3% – до 109,656 тыс. человек.**

Квартал  
с минусом

За квартал недополучено 1,99 млн т различных грузов. Отмечена минусовая динамика практически по всей номенклатуре грузов. Наибольшие потери зафиксированы в сегменте перевалки угля, нефтепродуктов, минеральных удобрений. В то же время есть рост в обработке зерна, щепы, древесины и металлов.

Всего за три месяца года через терминалы порта перевалено насыпных грузов 3,78 млн т (-28,3%), генеральных – 1,83 млн т (-12,9%) и 739,5 тыс. т наливных грузов (-23,5%).

**АО «KTZ Express» – «дочка» Казахских железных дорог («Казахстан темир жолы») запустила контейнерный поезд из китайского Сианя (провинция Шэньси) в турецкий Измит, находящийся на северном побережье Мраморного моря.**

Каспийского моря в Баку. После чего по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс груз попадет в Турцию.

При этом руководитель АО «KTZ Express» Дмитрий Абдуллаев заявил, что этот маршрут обеспечит экспортерам Казахстана возможность доставки своей продукции в Азербайджан, Грузию, Турцию, а также в порты Черного и Средиземного морей.

**СОВЕТЫ ВРАЧА**

**С наступлением весеннего тепла расцветает все вокруг. Активизируются и клещи, которые являются переносчиками тяжелого заболевания – клещевого боррелиоза, или болезни Лайма.**

# Осторожно: клещ!

Сезон активизации клещей начинается в мае и продолжается до конца сентября, хотя уже в середине апреля появляются первые взрослые особи. Численность насекомых растет очень быстро. К середине мая она достигает наивысшего значения. Их высокая активность сохраняется почти до начала июля, затем падает. Но единичные кровососущие букашки могут продолжать охоту до конца сентября.

Клещи любят обитать в траве на обочинах дорожек, их привлекает запах доноров. Насекомое вскарабкивается на обувь или одежду, лапы животного и взбирается вверх в поисках удобного места для укуса, который остается незамеченным, так как клещ вводит в кожу специальное вещество, напоминающее по составу местную анестезию.

Болезнь Лайма – одно из самых опасных заболеваний, которое переносится клещами и может привести к тяжелым последствиям для организма человека. Выявить инфекцию на ранних стадиях возможно далеко не всегда, но при своевременной

диагностике и правильной терапии шансы на полное выздоровление значительно повышаются.

Характерным симптомом заболевания является красное пятно вокруг укуса, которое называют кольцевидной эритемой. Вместе с ним у больных наблюдается лихорадка, боли в мышцах, головные боли, общая слабость и ухудшение самочувствия.

Для оценки общего состояния организма назначаются клинические анализы крови и мочи, исследование спинномозговой жидкости, электрокардиограмма, КТ и МРТ, рентген суставов. Основу терапии составляют антибиотики, а в качестве вспомогательных средств используются симптоматические препараты, иммуномодуляторы и витамины, которые облегчают общее состояние больного и помогают организму эффективно справиться с инфекцией.

Для ускорения регенерации и улучшения состояния инфицированного необходимо соблюдать покой, по возможности исключить стрессовые ситуации, отказаться от вредных привычек

и вести здоровый образ жизни.

Немаловажную роль здесь играет питание – в рационе должно быть достаточно белка, витаминов и микроэлементов для поддержания жизнедеятельности ослабленного организма.

Профилактика клещевого боррелиоза подразумевает соблюдение правил безопасности. При походе в лес необходимо одеваться так, чтобы клещ не смог залезть на кожу – высокие сапоги, длинные брюки, заправленные в носки, рубашка с длинными рукавами и плотными манжетами, перчатки и головной убор. Одежду, а также открытые участки тела лучше всего обрабатывать средствами, которые отпугивают насекомых – так называемыми репеллентами.

Если в доме есть собака или кошка, после прогулки животное необходимо обязательно проверить на наличие клещей, так как они могут переползти на человека

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

**СПРАШИВАЕТЕ – ОТВЕЧАЕМ**

# Пособие? Обязательно

**Мы с женой воспитываем ребенка-инвалида пяти лет. Жена не работает, ухаживает за дочерью и получает пособие по уходу за ребенком-инвалидом в возрасте до 18 лет. Положено ли мне такое же пособие еще и по месту работы?**

**Борис Николаевич, г. Речица.**

На вопросы нашего читателя отвечает правовой инспектор Белорусского профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства Наталья ШПАКОВСКАЯ:

– Семьям, воспитывающим ребенка-инвалида, пособие на детей старше трех лет из отдельных категорий семей назначается в календарном году при условии, если отец (отчим) в полной семье занят на день обращения и не менее 6 месяцев в году, предшествующем году обращения за пособием.

Назначение пособия по уходу за ребенком-инвалидом в возрасте до 18 лет рассматривается независимо от получения на детей, в том числе на ребенка-инвалида, других государственных пособий.

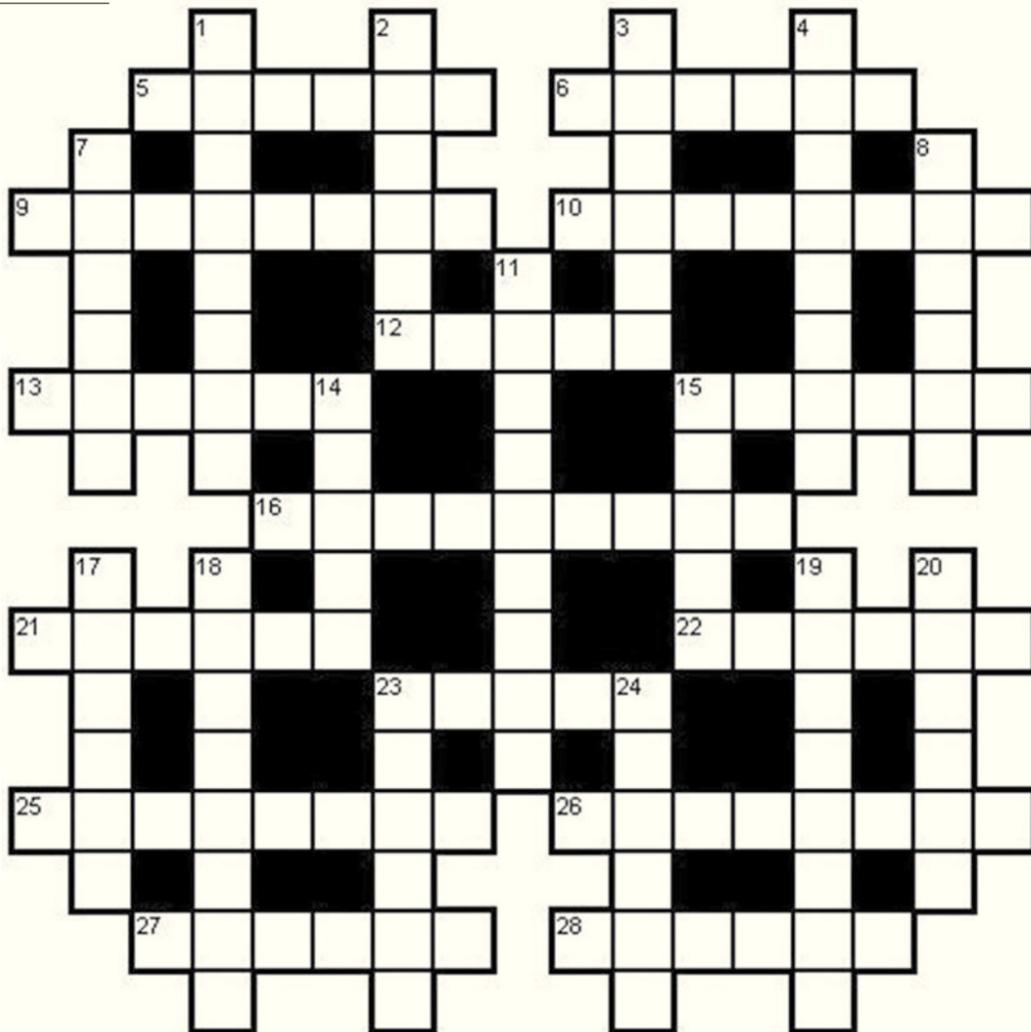
В вашей ситуации, когда в полной семье мать получает в органах по труду, занятости и социальной защите пособие по уходу за ребенком-инвалидом в возрасте до 18 лет, а отец трудится, по его месту работы назначается другой вид государственного пособия. Это пособие на детей старше трех лет из отдельных категорий семей. При этом оно назначается на каждого ребенка старше трех лет: на ребенка-инвалида – в размере 70 процентов бюджета прожиточного минимума в среднем на душу населения, на других детей – 50 процентов.

**КРОССВОРД**

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 5. Какой овощ полезно есть натощак людям со слабым сердцем? 6. Древнее государство на территории Армении, откуда к нам попала рожь. 9. Группа людей для решения вопросов. 10. Внутренний добавочный смысл высказывания. 12. Ландшафт низких пойм вдоль больших рек в бассейне Амазонки. 13. Единица яркости светящейся поверхности. 15. Бойцовая порода собак. 16. Рыхлая разновидность диатомита (осадочной горной породы). 21. Картина или узор из цветного стекла (в окнах, дверях). 22. Русский гитарный мастер. 23. Светильник в виде палки, один конец которой обмотан паклей, пропитанной горючим веществом. 25. Вид консервированной пищи у индейцев Северной Америки – затвердевшая паста из высушенного на солнце и истолченного в порошок оленьего или бизоньего мяса, смешанного с растопленным жиром и толчеными ягодами. 26. Небольшая вазочка для крема, варенья, мороженого. 27. Стихотворение Александра Пушкина. 28. Александр ... – российский политический деятель; с 1998 года был губернатором Красноярского края.

**ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. Оперетта французского композитора Жака Оффенбаха. 2. Космонавт Франции. 3. Исполнительское обозначение, указывающее на певучий характер игры или пения, не связанное с каким-либо жанром. 4. Вострушка-вертушка уперлась в винт ногой, потерял винт покой (загадка). 7. Место, где, по Владимиру Высоцкому, «кикиморы живут, зачекочут до икоты и на дно уволокут». 8. Девичья фамилия Линды Маккартни. 11. Этим музыкальным инструментом виртуозно владел Полиграф Шариков. 14. Командная карточная игра. 15. Советский футболист. 17. Ведущий музыкальной программы или радиопередачи, включающий звукозаписи, сопровождая их комментариями, шутками, рекламой. 18. Прибор для измерения толщины ворсинок шерсти, а также шерстяных нитей. 19. Остров в Японии. 20. Помощь, сбор соседей для какой-либо работы, требующей много рабочих рук, за угощение. 23. Небольшое шуточное стихотворение. 24. Французский живописец и график, представитель классицизма.



**ОТВЕТЫ:**

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 5. Чеснок. 6. Урарту. 9. Комиссия. 10. Подтекст. 12. Ирано. 13. Стиль. 15. Боксер. 16. Кизельгур. 21. Витраж. 22. Акронов. 23. Факел. 25. Пеммикан. 26. Кремнанка. 27. «Птичка». 28. Лебедь. **ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. «Пеперколла». 2. Тонино. 3. Ариозо. 4. Отвертка. 7. Болото. 8. Истмен. 11. Балалайка. 14. «Бридж». 15. Бауца. 17. Диджей. 18. Ориентир. 19. Хоккайдо. 20. Толока. 23. Фрашка. 24. Лопредне.

«Я+Я» 

Практически в каждом коллективе транспортной отрасли можно найти семейные пары, 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.

# Леонид и Алеся ГРОМЫКО



**В**месте они еще со студенческой скамьи: учились в Белорусском государственном университете транспорта. Молодые люди сразу же прониклись взаимной симпатией друг к другу. Иначе и быть не могло: оба – жизнерадостные, инициативные, с активной жизненной позицией. Алеся была старостой группы, занималась баскетболом. Леонид – разносторонняя личность со множеством интересов.

– Перед окончанием вуза мы пришли к такому решению, что хотим провести всю оставшуюся жизнь вместе, вместе во всем – хорошо и плохо, – признается Леонид Громыко. – У нас столько всего общего – увлечения, жизненные цели. Даже дипломный проект у нас был совместный.

– Я сразу поняла, что Леонид – это тот человек, который меня всегда выслушает и подставит свое плечо в любой сложной

жизненной ситуации, – рассказывает Алеся. – В свою очередь, я всегда поддержу любое его начинание независимо от результата.

После окончания университета пару распределили на Могилевскую дистанцию сигнализации и связи. Леонид стал работать электромехаником, Алеся направили в отдел технической документации. Сегодня Леонид Громыко возглавляет этот отдел, а его жена – диспетчер.

В этом году супруги отмечают оловянную свадьбу – 10 лет со дня бракосочетания. За это время случилось много важных и счастливых событий: родился сын Евгений, который в сентябре уже пойдет в первый класс, а недавно семья Громыко заселилась в новую квартиру. Но домоседами их назвать нельзя. Супруги стараются почаще выбираться куда-нибудь.

– Одно из наших последних хобби – спортивное ориентирование, – рассказывает Леонид. – Мы были удивлены, как много людей увлекаются этим видом спорта: иной раз на соревнования собираются 150–200 человек. В последний раз «ориентировались» в Полыковичском лесопарке. Мы с семьей занимаемся этим в первую очередь для удовольствия.

Главное кредо семьи Громыко – постоянное саморазвитие. Поэтому супруги вместе повышают уровень своего образования, читают различные мотивационные книги, в том числе и по психологии. А также любят участвовать в разных проектах, часто выступают их инициаторами. Один называется «Маленькие повара», в ходе которого детей от 1,5 до 15 лет не только учат готовить, но и прививают им азы правильного здорового питания. Сейчас этот проект из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки реализуется в режиме online.

– Нет какого-то универсального рецепта удачного брака, как и не бывает идеальных людей. Поэтому человека нужно принимать таким, какой он есть. Со всеми его достоинствами и недостатками. Мы в какой-то момент решили не предъявлять друг другу никаких претензий – и поэтому стали еще ближе друг другу, – считает Алеся Громыко.

Леонид добавляет: – Хотя есть один секрет – очень важно быть одной командой, иметь общие цели и стремления, поддерживать друг друга в своих решениях и подставлять свое плечо в трудную минуту.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

## Брат всегда придет на помощь

Ежегодно с 1963 года в последнее воскресенье апреля отмечается Всемирный день породненных городов.

**Р**ешение об этом было принято в 1962 году по инициативе Всемирной федерации породненных городов, основанной в Париже в 1957-м.

В 1964 году породненные города СССР объединились в Ассоциацию по связям советских и зарубежных городов. Она вошла в Союз советских обществ дружбы (ССОД) и являлась коллективным членом Всемирной федерации породненных городов (ВФПГ), которая уже в 1970-м объединяла до тысячи городов более 50 стран Европы, Азии, Африки и Америки. К началу нового тысячелетия их было уже свыше 3500 более чем из 160 государств.

Миссия федерации – укрепить дружественные связи и торго-

экономические взаимоотношения между двумя городами с локацией в разных странах. Они обмениваются практическим опытом ведения хозяйства, знакомятся с историей, культурным наследием, укрепляют культурные и спортивные связи. В рамках дружбы проводятся молодежные программы по обмену, научные конгрессы, медицинские конференции, совместные творческие проекты. Города, по сути, становятся по отношению друг к другу «названными братьями»: если один попал в беду, то другой обязан прийти на помощь. Форма поддержки может

быть различной – гуманитарная, денежное вознаграждение, покупка оборудования и другое.

Такое объединение особенно ценно, когда происходят природные катаклизмы, техногенные катастрофы, экономические кризисы...

Статус города-побратима означает международное признание и высокое доверие. В основе концепции братства лежат благородные цели, которые направлены на благополучие и процветание жителей городов.

Подготовила  
Ольга НИКОЛАЕВА

Следующий номер газеты «Транспортный вестник» (№ 19) выйдет 7 мая.

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 А.М.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Матюк Н.Н. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций

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

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

Индекс 64121

Подписано в печать 22.04.2020  
Объем 6 п.л.  
Тираж месяца 12 564 экз.  
Заказ 1297. Цена свободная.

ТЕЛЕФОНЫ:

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

СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:

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

Редакция газеты  
**ТРАНСПОРТНЫЙ**  
ВЕСТНИК

Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати». ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г. Пр-т Независимости, 79/1, 220013, Минск.

ISSN 1993-260X

