



## Очередная поездка ветеранов



С большим желанием и радостью пенсионеры ветераны нашего предприятия отправились в поездку на международный фестиваль фольклора "Мотальські прысмакі", который проходил в 12-й раз в агрогородке Мотоль Ивановского района 12-13 августа. Тысячи гостей со всех областей нашей республики и других стран приехали на этот праздник. Россия, Молдова, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Израиль были представлены

диаспорами, проживающими на территории нашей страны. Это подчёркивает наше братство, единство и открытость. Гости приняли участие в театрализованном шествии-открытии фестиваля, большом праздничном концерте.

Наши ветераны полюбовались красивыми костюмами участников шествия, посмотрели концерт, прошлись по большим ярмарочным рядам, продегустировали различные деликатесы и напитки. Шумно и весело проходил фестиваль. Мы тоже не отставали, веселились от души.

В связи с этим от имени всех ветеранов хочется выразить огромную благодарность руководству автопарка за постоянное внимание к нашей ветеранской организации и уважение к ветеранам, также сказать большое спасибо профсоюзной организации. Особую благодарность выражаем нашему гармонисту и бывшему водителю Ивану Бондарю, который создавал настроение во время поездки.

И в заключение хочется пожелать нашим ветеранам крепкого здоровья, успехов в делах, процветания и дальнейшего участия в жизни автобусного парка.

Валентина Мехалюк

## К СВЕДЕНИЮ КОНДУКТОРОВ

С августа 2023 года изменены условия снижения (лишения) премии за нарушения трудовой дисциплины, некачественное или несвоевременное выполнение должностных обязанностей и т.п. Теперь депремированию будет подлежать только сумма начисленная по коду 149 «Премия за качественное выполнение должностных обязанностей и культуру обслуживания». «Премия за выполнение плана» (код оплаты 162) будет выплачиваться в полном объёме при выполнении плана соответственно.

Также внесены изменения в формирование планов по выручке по кодам маршрутов. Плановая выручка уже с 01.08.2023 корректировалась с учетом изменений маршрутной сети и сложившегося пассажиропотока. Выручка по электронным платежам также с 1 августа будет учитываться при расчете премии за выполнение и перевыполнение плана.

Арина Якубчик

Сердечно поздравляем!  
В августе отметили юбилей:

кондуктор а/к №2  
Скрынник Елена Михайловна

кассир билетный АВ «Пинск»  
Поправка Анна Ивановна

кондуктор а/к №2  
Некрашевич  
Светлана Дмитриевна

кладовщик авторемонтной  
мастерской  
Рудакова Раиса Викторовна

водитель а/к №2  
Пригодич Александр Петрович

водитель а/к №1  
Колб Виталий Александрович



Делаем комфортное движение доступным!

## У Пинского автобусного парка - День рождения!

Традиционно в октябре работники нашего предприятия отмечают День автомобилиста и дорожника. Теперь в календаре корпоративных праздников значится и День рождения автобусного парка, который в этом году было решено праздновать массово и ярко. Правда, в необычном формате.



Впервые в истории предприятия состоялись кулинарный конкурс «Готовим вместе!» и спортивно-туристические соревнования между командами структурных подразделений: ИТР, АРМ, а/к №1, а/к №2 и АВ «Пинск».

Подготовка к совместному празднику началась задолго до его проведения. Больше всего обсуждений вызвал кулинарный поединок. Ведь конкурсантам предстояло удивлять жюри едой, приготовленной на огне. Профсоюзный комитет профинансировал каждую команду. В пределах выделенной суммы необходимо было закупить продукты, из которых приготовить два конкурсных блюда - уху и основное блюдо на выбор.

В субботу, 12 августа, общий праздник собрал более ста работников автобарка.

Проходило мероприятие в живописном уголке нашей Пинщины - на берегу Кончицкого озера. После приветственных слов руководства, команды разделились на два состава. Пока лучшие повара кашеварили на огне, спортсмены боролись за призовые места. По условиям спортивно-туристических соревнований надо было преодолеть полосу препятствий, собрать на скорость туристическую палатку, продемонстрировать меткость в попадании в мишень, пройти эстафету, прыгая в мешке. Команды и болельщики получили массу эмоций и зарядились позитивом,

особенно во время последнего испытания.

Победу праздновала команда а/к №2, которая обошла спортсменов АРМ, занявших второе место. С разницей в один балл на третьей позиции оказалась команда ИТР. Четвёртое и пятое места заняли команды а/к №1 и сборная АВ «Пинск» соответственно.

Когда подводили итоги спортивно-туристического этапа мероприятия, самый вкусный конкурс был в самом разгаре. Поварам дружно помогали «коллеги по цеху»: кто-то следил за огнём, кто-то - за процессом приготовления блюд, кто-то сервировал столы. Все старались уложиться в отведённое время, но главное - превзойти конкурентов. Ведь по условиям конкурса жюри оценивало не только вкусовые качества, но и оригинальность подачи блюд. Многие подошли к этому весьма

яствами, сопровождая это стихами собственного сочинения.

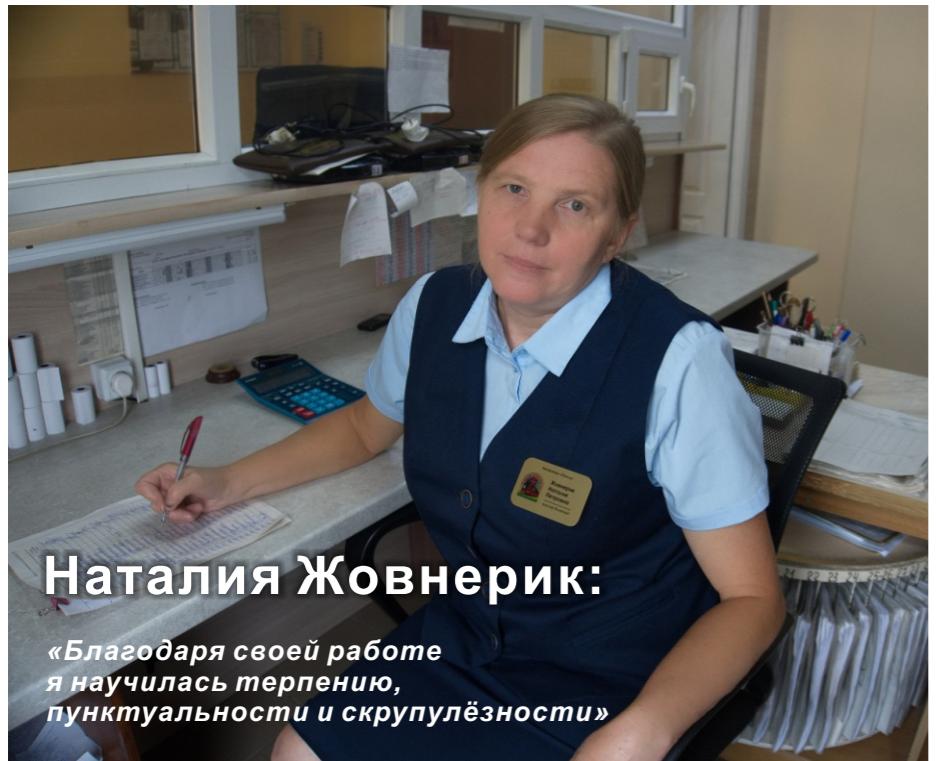
Команда а/к №2 подготовила плакаты, а сотрудники административного звена даже изготовили импровизированную белорусскую корчму. Кроме ухи жюри дегустировало и шашлыки, и плов, и драницы с мачанкой, стейки, салаты и соусы, напитки и многое другое. Такого многообразия кулинарных шедевров не ожидал никто!

Завершился праздник награждением «поварских» команд, каждая из которых была отмечена в различных номинациях: ИТР - «За лучшие белорусские традиции», а/к №1 - «За мужскую кухню», а/к №2 - «За блюда с восточным акцентом», АРМ - «За утончённый подход к приготовлению блюд», АВ «Пинск» - «За богатый гостеприимный стол».

Уверены, что наш общий праздник станет традиционным и будет самым ярким и объединяющим событием августа!

Юлия Скрипник



**Наталия Жовнерик:**

**«Благодаря своей работе я научилась терпению, пунктуальности и скрупулёзности»**

На первый взгляд этот кабинет автовокзала «Пинск» ничем не примечателен. Обычная рабочая обстановка: папки с документами, кассовые аппараты, калькулятор и стопки билетных катушек. За столом – кассир по выдаче кассовых аппаратов Наталия Жовнерик. Любой в коллективе скажет: своё дело она выполняет тщательно, до мелочей точно, в полном объёме и очень ответственно. Помимо этого Наталию Петровну ценят за её доброжелательность и общительность, что вносит в дружный женский коллектив автовокзала ещё больше сплочённости. Как итог - Наталия Жовнерик признана лучшим работником по итогам 2022 года, её фамилия занесена на доску Почёта.

кондуктором, меня перевели на автовокзал работать кассиром по выдаче кассовых аппаратов. Коллектив меня встретил очень тепло. Я тогда ей застала людей поколения «старой закалки» - Татьяну Колядич, Ольгу Леоновец, Людмилу Козубовскую, Галину Ляшук, Светлану Кудину. Все они всячески мне помогали, поддерживали. Как отец, друг и помощник был для меня и начальник вокзала Виктор Засимович».

Работать было сложно, но Наталия приориорвилась, изучила все тонкости профессии и не заметила, как увлеклась. Спустя годы она поняла: это то место, которое ей по душе. Она встречает и провожает каждого водителя и кондуктора, которые отправляются с автовокзала в рейсы. В день порядка 50 водителей переступают порог её кабинета, а то и не один раз.

«Я пришла в автопарк на работу 20 лет назад, - вспоминает Наталия Петровна. - Тогда директором был Ананий Хвостюк. Проработав три года

правильно закодировать кассовый аппарат, чтобы водитель был уверен, что маршрут выстроен верно. Внимательной надо быть и при приёмке КСАТов. Водитель приходит со всеми билетно-учётными документами, а ты должна проверить ведомости. Вписать сумму наличных денег, посчитать, сколько перевезли льготников, правильно заполнить путевой лист и многое другое. Если ты допустишь ошибку, это пойдёт дальше на центральную билетную кассу. Поэтому скрупулёзность должна присутствовать обязательно».

Работа кассиром по выдаче кассовых аппаратов – это ещё и работа психологом. Да-да. Наталия Петровна признаётся, что за 20 лет изучила характеры всех водителей и знает, с кем лучше помолчать, а с кем – пошутить.

«Очень важно в моей работе терпение и молчание. А ещё – уметь понимать каждого. Когда человек приезжает с рейса, он, порой, бывает уставший и взбудораженный. Его надо выслушать, при этом промолчать, мило улыбнувшись».

Её рабочий день в первую смену начинается в 5 утра, домой после второй смены она приходит за полночь. Но эти издергки профессии не перевешивают её любовь к своему делу и месту, где она работает. Наша почётная работница признаётся, что коллектив для неё – почти как семья, где всегда готовы поддержать, помочь в решении любых вопросов. С коллегами плечом к плечу проводишь, порой, больше времени, чем с домочадцами. А с таким начальником, как Лариса Войтович, чувствуешь себя как за каменной стеной. А это в наше время дорогое стоит....

**Юлия Скрипник**



## Туристический слёт-2023: победитель - команда Пинского автопарка

Команда ОАО «Пинский автобусный парк» 15 лет удерживает пальму первенства по итогам туристических слётов среди предприятий ОАО «Брестоблавтотранс». В этом году победу пришлось «добывать» в сложнейших условиях, но сплочённость и боевой дух команды нашего предприятия не дали опуститься на ступеньку ниже. В итоге копилка наград пополнилась дипломом 1 степени. Его завоевали Ольга Павловец, Светлана Макаревич, Дмитрий Супрунюк, Артём Гусарев, Виталий Пиловец во главе с капитаном Ларисой Войтович. Спортивным инструктором как всегда был Леонтий Лучко, а водитель Степан Кулишевич доставил команду к месту проведения турслёта.

Проходило мероприятие на базе отдыха «Салют», которая находится в Кобринском районе. В первый день слёта, 21 июля, работникам автопарков предстояло на скорость собрать палатку и разжечь костёр.

Сложность заключалась в том, что для выполнения задания у туристов было всего 5 спичек в коробке, береста и лущина, которые надо было перед розжигом «утопить» в ведре с водой. Сmekалка и слаженность нашей команды помогли в данном испытании занять первое место.

Интеллектуальный конкурс включал в себя множество вопросов на самые разные темы. На ответы



отводилось всего 30 минут. Работники нашего автопарка и здесь проявили себя с лучшей стороны и по результатам викторины заняли второе место.

Следующий этап турслёта пришлось проходить в сложных погодных условиях - под сильным проливным дождём. Мокрая полоса препятствий, которая представляла собой маятник, навесную переправу, подъём, траверс и спуск, покорилась спортсменам из Пинска с трудом. Одной из причин явилось то, что они проходили её первыми, не имея возможности понаблюдать за другими командами и набраться опыта. В данном соревновании они заняли четвертое место из пяти.



Решающим был заплыв на байдарках. Наша «великолепная шестёрка» на тот момент по баллам боролась за лидерство с командой из Ивацевичей. По условиям спортивного конкурса два пловца (мужчина и женщина) должны были преодолеть на байдарке расстояние в 240 метров. Самое лучшее время среди 15 «дуэтов» показали Дмитрий Супрунюк и Лариса Войтович, за ними - Ольга Павловец и Артём Гусарев. Четвёртыми были Светлана Макаревич и Виталий Пиловец, который, между прочим, в одиночку работал вёслами, при этом обошёл по скорости почти всех соперников из других команд!

Вне конкурсной программы проходил фестиваль туристической песни «Песни у костра». Судьи также оценивали и лучшее представление туристического лагеря. К слову, только у команды из Пинска были соблюдены все требования противопожарной безопасности.

Завершился турслёт торжественным награждением победителей и призёров. Сплочённая команда Пинского автопарка под названием «Торнадо» возвращалась домой, окрылённая победой.

**Юлия Скрипник**



## История предприятия глазами очевидцев

Празднование Дня рождения автобусного парка дало повод в очередной раз вспомнить историю создания и развития нашего предприятия. Важные вехи и главные достижения сегодня легко можно найти на страницах печатных изданий и в Интернет-источниках. Но живая история – история, которая осталась в памяти свидетелей тех событий, - намного интереснее. В этом выпуске мы предлагаем вашему вниманию воспоминания бывшего директора Василия Шуста, который возглавлял предприятие с 1977 по 1995 годы.

Василий Владимирович был назначен начальником Автоколонны № 2431. Тогда она располагалась на совершенно небольшой территории и состояла из главного корпуса и мойки. Прилегающую площадь (где сегодня находится здание АБК) занимало ДЭУ, с западной стороны была территория завода «Камертон».

«Подвижной состав в основном состоял из ЛиАЗов и ПАЗов, - вспоминает Василий Владимирович. - Автобусов марки «Икарус» тогда не было. Дорожная сеть Пинска и материальная база автоколонны не были приспособлены для так называемых «гармошек». Мы вынуждены были развивать

производственную базу. Когда была построена дорога Гомель – Кобрин, ДЭУ «прописалось» в Посеничах, и мы стали осваивать освободившуюся территорию. В 1992-м начали строить административно-бытовой корпус, новую заправочную станцию.

Интересна ещё одна стра-



нича из истории автопарка. В Пинске в конце 70-х – начале 80-х активно развивался Западный промышленный узел. В этом районе, где уже

работали на полную мощность КСИ и завод средств малой механизации, появилось два огромных завода – завод литьевого оборудования и завод кузнецких прессов автоматических линий. Всю массу трудающихся, которая работала в две смены, необходимо было доставлять к месту работы и соответственно забирать. В городе ставили вопрос строительства троллейбусной линии, чтобы маршрутная сеть была не такая протяжённая, как сейчас.

*Продолжение на стр.4*



## История предприятия глазами очевидцев

Празднование Дня рождения автобусного парка дало повод в очередной раз вспомнить историю создания и развития нашего предприятия. Важные вехи и главные достижения сегодня легко можно найти на страницах печатных изданий и в Интернет-источниках. Но живая история – история, которая осталась в памяти свидетелей тех событий, - намного интереснее. В этом выпуске мы предлагаем вашему вниманию воспоминания бывшего директора Василия Шуста, который возглавлял предприятие с 1977 по 1995 годы.

Интересна ещё одна стра-



нича из истории автопарка. В Пинске в конце 70-х – начале 80-х активно развивался Западный промышленный узел. В этом районе, где уже

работали на полную мощность КСИ и завод средств малой механизации, появилось два огромных завода – завод литьевого оборудования и завод кузнецких прессов автоматических линий. Всю массу трудающихся, которая работала в две смены, необходимо было доставлять к месту работы и соответственно забирать. В городе ставили вопрос строительства троллейбусной линии, чтобы маршрутная сеть была не такая протяжённая, как сейчас.

«Подвижной состав в основном состоял из ЛиАЗов и ПАЗов, - вспоминает Василий Владимирович. - Автобусов марки «Икарус» тогда не было. Дорожная сеть Пинска и материальная база автоколонны не были приспособлены для так называемых «гармошек». Мы вынуждены были развивать

производственную базу. Когда была построена дорога Гомель – Кобрин, ДЭУ «прописалось» в Посеничах, и мы стали осваивать освободившуюся территорию. В 1992-м начали строить административно-бытовой корпус, новую заправочную станцию.

Настоящей «революцией» в организации работы наш собеседник называет внедрение бригадного метода работы. Практически на каждом городском маршруте была закреплена своя бригада, свой подвижной состав. Некоторые бригады обслуживали два маршрута. На предприятии разрабатывали соответствующее Положение и дали расширенные права бригадирам. Итоги работы подводили

ежемесячно, учитывали регулярность движения, отработку на линии, нарушения. Совет бригады распределял премию, которая причиталась всем членам бригады. Были соревнования между бригадами, чья лучше, – там опять предусматривалось премирование. Это был «сдвиг в сознании работников», признается Василий Шуст.

«В те времена количество автобусов в городе было значительно больше, да и нагрузка большая была, хотя маршрутная сеть Пинска и материальная база автоколонны не были приспособлены для так называемых «гармошек». Мы вынуждены были развивать

*Продолжение на стр.4*



Межрейсовый интервал, например, на 11-м маршруте составлял 2-3 минуты, на 13-м – 4-5 минут. Пинчане говорили, что по движению автобусов можно было сверять время на часах. Это было заложено ещё в те далёкие годы. Со временем на многих промышленных предприятиях сократилась численность работающих, в городе появилось много личного транспорта - и нагрузка значительно уменьшилась».

Ремзона автопарка была самым уязвимым звеном, вспоминает

Василий Владимирович. Бригады ремонтников работали круглые сутки. В мастерских постоянно стояла копоть от въезжающих и выезжающих «Икарусов». Подвижной состав был сильно изношен, чему способствовало и далеко не самое лучшее состояние городских дорог в то время.

«Ещё один интересный вопрос – кадровый. В автопарке работали в основном люди старшего поколения, кто пришёл на работу сразу после войны, и молодёжь – это ребята без специальности, вернувшиеся с армии. Их мы обучали в автошколе от областного управления. В год она выпускала порядка 60 водителей. Но из одной группы в 30 человек закреплялось на предприятии 10-15. Текущесть кадров была сумасшедшая. В городе транспортных организаций было много, была очень большая конкуренция, за рубеж не ездили, и работники переходили

с предприятия на предприятие».

В те годы активно развивалась городская маршрутная сеть, а также междугородная и международная. Автобусное сообщение было налажено практически со всеми районными центрами Брестской области: Столином, Ивацевичами, Пружанами, Берёзой, Барановичами и другими. Кроме того, автобусы нашего автопарка перевозили пассажиров из Гомеля в Гродно и обратно. Пинского перевозчика знали в

в Городище, а в городе долгие годы мы арендовали пару касс на железнодорожном вокзале. Своего автовокзала не было. И только в начале 80-х годов с большими сложностями удалось «выбить» строительство нынешнего автовокзала «Пинск». Возводили его строители «Стройтреста № 2». Как сейчас помню, сдать его в эксплуатацию надо было к 1 января 1987 года. Тогда на помощь строителям пришли все работники автопарка, чтобы успеть к сроку подготовить здание».

Благодаря активной позиции Василия Шуста и его ходатайству перед местными органами власти, работники автопарка имели привилегии и могли купить автомобиль

Вильнюсе, Ровно, Луцке, Львове и других городах, позже открыли маршрут на Варшаву.

Заказчики перевозок в лице местных органов исполнительной власти ставили перед руководством автопарка вопрос ребром: есть хорошая дорога или её пока нет, весь Пинский район должен был охвачен автобусным сообщением. Если не каждый день, то хотя бы три раза в неделю пригородный автобус должен был доставлять пассажиров к месту назначения. Наплыв пассажиров был таким, делится воспоминаниями Василий Шуст, что было сложно всех перевезти. Особенно по пятницам и субботам.

«В те годы населением были очень востребованы услуги автокасс. Они были в Сошино, в Дубое, в Доброславке, в Тобулках,

Юлия Скрипник



Межрейсовый интервал, например, на 11-м маршруте составлял 2-3 минуты, на 13-м – 4-5 минут. Пинчане говорили, что по движению автобусов можно было сверять время на часах. Это было заложено ещё в те далёкие годы. Со временем на многих промышленных предприятиях сократилась численность работающих, в городе появилось много личного транспорта - и нагрузка значительно уменьшилась».

Ремзона автопарка была самым уязвимым звеном, вспоминает

Василий Владимирович. Бригады ремонтников работали круглые сутки. В мастерских постоянно стояла копоть от въезжающих и выезжающих «Икарусов». Подвижной состав был сильно изношен, чему способствовало и далеко не самое лучшее состояние городских дорог в то время.

«Ещё один интересный вопрос – кадровый. В автопарке работали в основном люди старшего поколения, кто пришёл на работу сразу после войны, и молодёжь – это ребята без специальности, вернувшиеся с армии. Их мы обучали в автошколе от областного управления. В год она выпускала порядка 60 водителей. Но из одной группы в 30 человек закреплялось на предприятии 10-15. Текущесть кадров была сумасшедшая. В городе транспортных организаций было много, была очень большая конкуренция, за рубеж не ездили, и работники переходили

с предприятия на предприятие».

В те годы активно развивалась городская маршрутная сеть, а также междугородная и международная. Автобусное сообщение было налажено практически со всеми районными центрами Брестской области: Столином, Ивацевичами, Пружанами, Берёзой, Барановичами и другими. Кроме того, автобусы нашего автопарка перевозили пассажиров из Гомеля в Гродно и обратно. Пинского перевозчика знали в

в Городище, а в городе долгие годы мы арендовали пару касс на железнодорожном вокзале. Своего автовокзала не было. И только в начале 80-х годов с большими сложностями удалось «выбить» строительство нынешнего автовокзала «Пинск». Возводили его строители «Стройтреста № 2». Как сейчас помню, сдать его в эксплуатацию надо было к 1 января 1987 года. Тогда на помощь строителям пришли все работники автопарка, чтобы успеть к сроку подготовить здание».

Благодаря активной позиции Василия Шуста и его ходатайству перед местными органами власти, работники автопарка имели привилегии и могли купить автомобиль

Вильнюсе, Ровно, Луцке, Львове и других городах, позже открыли маршрут на Варшаву.

Заказчики перевозок в лице местных органов исполнительной власти ставили перед руководством автопарка вопрос ребром: есть хорошая дорога или её пока нет, весь Пинский район должен был охвачен автобусным сообщением. Если не каждый день, то хотя бы три раза в неделю пригородный автобус должен был доставлять пассажиров к месту назначения. Наплыв пассажиров был таким, делится воспоминаниями Василий Шуст, что было сложно всех перевезти. Особенно по пятницам и субботам.

«В те годы населением были очень востребованы услуги автокасс. Они были в Сошино, в Дубое, в Доброславке, в Тобулках,

Юлия Скрипник

