

СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ

ГАЗЕТА ПАРЛАМЕНТСКОГО СОБРАНИЯ СОЮЗА БЕЛАРУСИ И РОССИИ

17 - 23 декабря / 2015 / № 53

Распространяется бесплатно

В НОМЕРЕ

ТАБЛЕТКА ПОД ЯЗЫК



Грозит ли нам дефицит лекарств?

8

ВЕСЕЛО, НЕДОРОГО ВСТРЕТИМ НОВЫЙ ГОД



Где в Союзном государстве лучше всего провести зимние праздники

10

ЗДЕСЬ ЖИЛ ВЫСОЦКИЙ



Репортаж из номера брестской гостиницы, где останавливался легендарный бард

12

ПЛАКАТЫ ЕСТЬ, «КИНА НЕ БУДЕТ»



Метаморфозы белорусского кинематографа 20 - 30-х годов

14



«НЕКЛАССИЧЕСКИЙ ФОРМАТ»

Итоги официального визита Президента Беларуси Александра Лукашенко в Россию

2

Михаил БРЯЧАК, член Комиссии ПС по законодательству и Регламенту:

Наталья ДОЛГУШИНА
n.dolgushina@souzveche.ru

МЫ ТЕРЯЕМ НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

- Михаил Васильевич, недавно пришлось проехать в поезде дальнего следования. Раньше эта поездка длилась около 10 часов, теперь - 12. Что так? Все знают, что скорость движения - это одно из самых важных условий популярности и эффективности любого транспортного средства. К сожалению, железная дорога, даже судя по моему личному опыту, безнадежно отстала по этому показателю. Что мешает?

- Вы правы, стратегический вопрос для нас - развитие скоростного движения. Для железной дороги, без преувеличения, - это вопрос жизни и смерти. В мире поезды развивают скорость более

300 км, наши - максимум 200. И то лишь на незначительном участке на всей протяженности дорог.

Мы сильно отстаем. Новый глава РЖД Олег Белозеров получил в наследство ответственный и отсталый участок, а ведь РЖД - это государство в государстве. Российские железные дороги в совокупности с дорогами других стран, включая белорусские, являются государствообразующими и укрепляют социальные и экономические процессы не только между субъектами Федерации, но и между странами.

Скорость перемещения грузов по территории Союзного государства значительно ниже европейской, даже на скоростных магистралях. На Западе

давно научились комбинировать разные виды транспорта, исключая простой грузов при перевалках: автотранспортные перевозки дополняются железнодорожными, там активно развивают контейнерные перевозки.

Кроме того, нельзя забывать, что железная дорога - это жизненно важная для наших государств стратегическая составляющая, обеспечивающая безопасность и обороноспособность Союзного государства. И если используются железнодорожные составы и автомобильные большегрузы, которые давно превысили все сроки эксплуатации, то ни о какой эффективности экономики не может быть и речи. А о скоростной доставке грузов - тем более.

НЕ НА ВСЕХ СКОРОСТЯХ

- Уточню: вы имеете в виду использование большого количества старого автотранспорта на наших дорогах?

- В том числе. Иногда даже страшно становится, до чего в буквальном смысле проржавел автомобиль, разъезжающий по магистралям. Проблема обновления автомобильных парков давно требует своего решения. Сегодня автомобили доступны через лизинг. Другое дело, что не все предприятия могут себе это позволить. Поэтому гонятся за старьем. Вывод простой: по современным параметрам автопарк у нас отсталый.

Продолжение на стр. 5.