

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ГРОДНООБЛАВТОТРАНС»

60 лет



Во главе предприятия**Владимир
Васильевич
РУБИНСКИЙ
(1956-1957)**

Родился в 1923 году в г. Ашхабаде ТССР. Участник Великой Отечественной войны, воевал на 1-м Белорусском фронте в истребительно-противотанковой артиллерии. В 1947-1948 годах учился в Ашхабадском сельскохозяйственном институте им. Калинина. С 1949-го командир отдельного автозвода СЗТ, заведующий ремонтными мастерскими в Могилевской автороте, в 1952-м стал командиром Гродненской роты СЗТ.

Владимир Васильевич Рубинский в 1954 году прошел курсы переподготовки кадров авторот в г. Харькове по специальности «Руководитель автохозяйства на самостоятельном балансе» и в 1956-м возглавил Гродненский автотранспортный трест. С 1955 года являлся депутатом Гродненского городского Совета.

**Федор
Максимович
ХОМЕНКО
(1957-1961)**

Родился 15 мая 1915 года. С 1930-го по 1935 год студент Андреевского сельскохозяйственного техникума, с 1936-го по 1937-й курсант учебно-бронетанкового батальона. В 1938 году Федор Максимович служил командиром танка, а затем вновь стал курсантом учебно-бронетанкового батальона. В 1939-1940 годах помощник командира саперного батальона по технической части, затем командир автороты, а с 1947-го заместитель командира части по технической части. Подполковник запаса. В 1957 году возглавил Гродненский автотранспортный трест.

Федор Максимович Хоменко награжден орденом Красного Знамени, медалями «За боевые заслуги» (1942), «За победу над Сталинградом» (1943), «За победу над Германией» (1945), Орденом Красной Звезды (1949), медалью «За боевые заслуги» (1946).

**Василий
Дмитриевич
ПОРЫБАЕВ
(1961-1964)**

Родился 1 февраля 1924 года в деревне Белгурово Калининской области. Окончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Инженер». С 1953 года работал начальником вокзала станции Гродно, с 1955-го – секретарем парткома железнодорожного узла. В 1958 году Василий Дмитриевич стал начальником транспортной конторы СУХ БССР, а в 1960-м – директором таксомоторного парка. В 1961 году назначен управляющим Гродненским областным автотрестом.

Василий Дмитриевич Порываев в 1945 году награжден медалями «За победу над Германией», «За взятие Кенигсберга», «За боевые заслуги», в 1964-м ему вручена грамота Верховного Совета БССР.

**Александр
Николаевич
КОЛЯГО
(1964-1971)**

Родился 28 мая 1932 года в деревне Ляды Логойского района Минской области. Окончил Белорусский политехнический институт в 1955 году. Учился в Белорусском институте механизации и электрификации сельского хозяйства. С 1958 года работал главным инженером Типковичского МТС Министерства сельского хозяйства БССР. В 1959 году назначен директором Копыльской автобазы, в 1964-м – директором Несвижской автобазы. В октябре 1964 года стал управляющим Гродненским областным автотранспортным трестом. В 1971 году награжден орденом Трудового Красного Знамени.



**Николай
Яковлевич
ГОРДЕЙЧИК
(1971-2000)**

Родился 23 января 1934 года в деревне Шестаки Щучинского района. В 1958 году окончил Львовский политехнический институт. С 1961 года работал главным инженером автоколонны 2407-Г, в 1969-м стал начальником автоколонны. С августа 1971 года Николай Яковлевич трудился заместителем управляющего Гродненским областным автотранспортным трестом, а в декабре 1971 года занял должность управляющего.

Николай Яковлевич Гордейчик награжден орденом «Знак Почета», медалью «За доблестный труд» в честь 100-летия со дня рождения В.И.Ленина (1966), Орденом Трудового Красного Знамени (1976), Почетной грамотой Верховного Совета БССР (1979), Почетной грамотой Верховного Совета БССР (1884).



**Петр
Кузьмич
ТКАЧЕВ
(2000-2012)**

Родился 1 августа 1947 года. В 1971 году окончил Могилевский машиностроительный институт. С 1974-го по 1979 год работал главным механиком дорожно-строительного управления №28, затем инструктором организационного отдела Ошмянского района. В 1981 году возглавил автомобильный парк №13 г.Ошмяны, а в 1997-м стал заместителем председателя Ошмянского райисполкома. В 2000 году пришел в РАТУП «Гроднооблавтотранс» на должность начальника АПО, в 2002-м стал генеральным директором предприятия.

В январе 2004 году Петр Кузьмич Ткачев награжден Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, а в августе 2006 года – нагрудным знаком «Ганаровы транспартнік». В 2007 году награжден Почетной грамотой Национального собрания Республики Беларусь, в 2010-м признан победителем ежегодного областного конкурса «Лучший руководитель года в сфере транспорта и связи», в 2012 году награжден Почетной грамотой Гродненского облисполкома. Основную работу руководителя областного предприятия Ткачев П.К. активно совмещал с общественной, дважды избираясь депутатом Гродненского областного Совета депутатов.



**Дмитрий
Витальевич
ХАРЧЕНКО
(с 2013)**

Родился 11 декабря 1975 года в г. Новогрудке Гродненской области. После окончания в 1997 году Белорусского государственного экономического университета работал инспектором, затем ведущим государственным инспектором отдела цен Гродненского областного исполнительного комитета. В 1999-м стал главным специалистом отдела промышленности, транспорта и сферы услуг Гродненского областного исполнительного комитета, затем главным специалистом отдела промышленности, научно-технической и инновационной деятельности комитета экономики Гродненского облисполкома.

Уже 11 лет трудовая деятельность Дмитрия Витальевича тесно связана с автотранспортным предприятием «Гроднооблавтотранс»: в 2005-м он возглавил отдел экономики и финансов, через три года стал заместителем генерального директора, а с 2013 года Дмитрий Витальевич Харченко – генеральный директор открытого акционерного общества «Гроднооблавтотранс».

Под его руководством по итогам 2013 года ОАО «Гроднооблавтотранс» признано победителем соревнования и занесено на Республиканскую доску Почета за достижение наилучших показателей в сфере социально-экономического развития среди организаций транспорта.

- 1956 – Гродненский областной автотранспортный трест.
- 1974 – Гродненское областное производственное автотранспортное управление.
- 1986 – Гродненское производственное объединение автомобильного транспорта «Гроднооблавтотранс».
- 1989 – Арендное производственное объединение автомобильного транспорта «Гроднооблавтотранс».
- 2002 – РАТУП «Гроднооблавтотранс».
- 2009 – Открытое акционерное общество «Гроднооблавтотранс».

188 тружеников предприятия награждены орденами и медалями СССР, в том числе орденом Ленина – четыре человека, орденом Трудового Красного Знамени – 38, медалями – 122.



История предприятия

Без автомобильного транспорта наш современный мир представить невозможно. Он прочно завоевал позиции в XX веке и по сей день продолжает играть значимую роль в жизни каждого человека. На всех континентах грузы и пассажиры перемещаются благодаря работе транспортных. Жители Гродненской области знают, что автобусы доставят их на работу, в школу, домой, в магазины, парки отдыха, помогут добраться в деревни, города и другие страны. О том, как работает грузовой транспорт, чаще всего никто не задумывается, однако все без исключения уверены, что новые дома, дороги, поликлиники, предприятия, спортивные объекты будут построены в срок, а на полках магазинов, аптек окажутся нужные товары. В решение этих важных народнохозяйственных задач уже многие годы вносит свой вклад высокопрофессиональный коллектив открытого акционерного общества «Гроднооблавтотранс».

Первая страница трудовой биографии ОАО «Гроднооблавтотранс» написана 27 июля 1956 года, когда семь автотранспортных контор Гродненской области вошли в состав Гродненского областного автотранспортного треста. Однако истоки организации были заложены намного раньше, автомобильные перевозки пассажиров и грузов на Гродненщине осуществлялись еще до Великой Отечественной войны. В 1940 году в Гродно, население которого тогда составляло почти 58 тысяч человек, осуществлялось автобусное сообщение местного и загородного значения. По городу курсировали два автобуса, и еще двумя выполнялись рейсы по маршрутам Гродно–Суховоля, Гродно–Индура, Гродно–Крынки. Кроме того, семью грузовыми автомобилями в среднем за сутки перевозились 156 тонн грузов.

После освобождения Гродно от фашистских захватчиков в 1944 году на месте построенной еще до войны базы было организовано небольшое грузовое автохозяйство, автомобильный парк которого составлял 30 машин. С 15 апреля 1946 года было открыто автобусное сообщение по маршрутам Гродно – Сопочкино, Гродно – Острино, Гродно – Берестовица. Пунктом отправления автобусов становится Советская площадь. В июле 1947-го началось движение автобусов по городским маршрутам. Передвижение автобусов от Советской площади до улицы Лососнянской и ст.Лососно было разграничено по часам. Обслуживание автобусами по маршруту Советская площадь – ул.Карла Маркса – Скидельский рынок – ул.Буденного – вокзал – ул.Ожешко – облисполком – Советская площадь осуществлялось до обеда. Примечательно, что по четвергам общественный транспорт не работал. С января 1950 года пассажиров начинают обслуживать легковые такси. Поначалу подвоз осуществляется только двумя автомобилями марки «Победа», однако в этом же году автотранспортной конторе выделяются еще два автомобиля.

Весной 1955 года продолжается работа по совершенствованию автобусного движения: в Гродно открыт маршрут Комбинат стройматериалов – Пригородная улица через Скидельский рынок, продлено сообщение Грандичи – Скидельский рынок до Лидского шоссе. А также по маршрутам Вокзал – д.Лососно, Вокзал – ст.Лососно, Вокзал – Фолюш. К 1955 году в Гродненском автохозяйстве насчитываются 47 автобусов и 34 таксомотора, которые обслуживают 6 городских и 25 областных маршрутов общей протяженностью 400 км. В целях улучшения обслуживания населения с апреля этого года автохозяйство было разделено на АТК-1 и АТК-2 – пассажирское и грузовое. В 1955 году построен новый павильон для пассажиров автобусной станции вместимостью 25 человек.





До 1956 года автохозяйства (автотранспортные конторы), находившиеся на территории Гродненской области, входили в состав Барановичского межобластного автотранспортного треста.

27 июля 1956 года образован Гродненский областной автотранспортный трест. На основании приказа Министерства автомобильного транспорта Белорусской ССР №3 во исполнение постановления Совета Министров БССР от 24 июля 1956 года №412. В состав треста вошли Гродненская автотранспортная контора №1 пассажирская, Гродненская автотранспортная контора №2 грузовая, Гродненская авторота, а также Волковысская, Лидская, Новогрудская, Слонимская автотранспортные конторы.

На Гродненский областной автотранспортный трест были возложены задачи по всестороннему развитию производственного и кадрового потенциала подразделений, остро стоял вопрос технического состояния ремонтных баз, автомобили находились в основном на открытых площадках, не хватало специалистов и нужного оборудования.

В те далекие 50-е годы на предприятиях страны проходили соревнования на лучшее использование новой техники, повышение производительности труда, экономию сырья и материалов, налаживался взаимообмен предприятий передовым производственным опытом, расширялось движение рационализаторов. Активное участие в соревнованиях принимает и Гродненский автотранспортный трест. Так, только за три квартала 1956 года работниками областного автомобильного треста внедрены 34 рационализаторских предложения. Стоит особо отметить таких работников, как И.А. Дубанич, который

работал на предприятии токарем. Он изготовил и внедрил резцовое приспособление для нарезки резьбы на чулке заднего моста, а также поворотного кулака автомобиля ГАЗ-51, предложил реставрацию крышки коробки переменных передач (годовая экономия от внедрения каждого рацпредложения – около 2 тыс. руб.). Электросварщиком Ч.Ф. Добренко изготовлен передвижной съемник кузовов и двигателей. Водителем В.Д. Даниленко предложено переоборудование автомобиля ГАЗ-51 для увеличения его грузоподъемности, в результате чего только за июль 1956 года им выполнены 188 процентов к месячному плану.

В те годы активно развивалась система поощрений тех водителей, которые бережно относились к эксплуатируемой технике, стремились к экономному расходу топлива и увеличению пробега автомобильных шин. Так, из имеющейся архивной информации водителю Гродненской автотранспортной конторы И. Баран был выделен новый четырехтонный грузовик ЗИС-150, который за три года прошел 190 тысяч километров без капитального ремонта, что вдвое превышало установленный норматив. За это время на машине лишь два раза была заменена поршневая группа. Благодаря бережному отношению работника предприятием было сэкономлено около 30 тысяч рублей, а водителю в качестве премии выдана 1500 рублей. Водитель поделился спецификой своей работы. Основными принимаемыми мерами были регулярная и тщательная проверка всех узлов, агрегатов и механизмов, тщательная смазка деталей, своевременное устранение неисправностей и прохождение технических осмотров. Как результат экономия 9622 литров топлива и расходов на шины на 5 тысяч рублей.

В 1950-е годы производственные подразделения треста перевозили пассажиров и грузы, выполняя и перевыполняя доведенные показатели. Так, в четвертом квартале 1957 года областная контора «АвтоТэк» Гродненского облавтотреста план по загрузке автомашин выполнила на 127 процентов, по перевозке грузов – на 183, по тонно-километрам – на 297, по валовым доходам – на 303 процента. Работники Гродненского автотреста обеспечивали транспортом и значимые мероприятия международного уровня: в 1957 году предприятием были выделены семь автобусов ЗИЛ-155 с водителями для перевозок пассажиров на Всемирном фестивале молодежи и студентов в Москве.

31 декабря 1958 года в состав Гродненского автотранспортного треста вошли Скидельская, Желудокская, Радунская, Щучинская, Мостовская, Кореличская, Новогрудская автотранспортные конторы, которые были организованы за счет принимаемых грузовых автомобилей от мелких ведомственных автохозяйств. В начале 1959 года была образована Волковысская автотранспортная контора №2 Гродненского областного автотреста.

Одной из важнейших народнохозяйственных задач, стоявших перед автотрестом, было участие в перевозке сельскохозяйственных грузов. В 1958 году 45 автомобилей Гродненской АТК грузовой, Гродненской автороты и 20 грузовых таксомоторов Гродненской АТК пассажирской доставляли сахарную свеклу на Лососянский свеклопункт. По приказу водителя, работающие на вывозке свеклы, были обязаны ночевать в колхозах, с полей которых вывозится свекла.



Необходимо отметить, что автотрест в эти годы принимал самое активное участие в возведении многих промышленных объектов не только на Гродненщине, но и за ее пределами. К примеру, в сентябре 1958 года автопредприятие выделяет 38 автомобилей для ускорения строительства химического комбината в м. Старобино и нефтеперерабатывающего завода в г. Полоцке.

Для вывозки зерна урожая 1959 года в Казахскую ССР откомандирована автоколонна главного управления автотранспорта в составе 1200 автомобилей. Там были и работники автоколонны Гродненского автотреста.

В июне 1959 года в Гродно Гродненская областная «АвтоТэк» реорганизована в грузовую автомобильную станцию (ГАС). А в январе 1960-го в связи с упразднением Молодечненского областного автомобильного треста в состав Гродненского автотреста вошла Ошмянская автотранспортная контора.

В 1960 году в соответствии с приказом №95/20 автомобильный транспорт Минстроя БССР передан в систему главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров Белорусской ССР. Проведена специализация автотранспортных хозяйств по видам перевозок. В апреле 1960 года автотранспортные конторы переименованы в автобазы. Таким образом, на 2 апреля 1960 года в состав Гродненского областного автотранспортного треста вошли 15 автобаз, из них три автобазы в г. Гродно (№ 1, 2, 3), а также автобазы в Лиде, Скиделе, Волковыске, Росси, Мире, Мостах, Новогрудке, Слониме, Щучине, Ошмянах, Желудке, Радуни. Кроме того, Гродненский автобусный парк, Гродненский таксомоторный парк, Гродненская прокатная база.

В апреле 1960 года на территории Лидской АТК организован Лидский автобусно-таксомоторный парк. В июне 1960-го от автобазы №4 Гродненского облавтотреста организована автоколонна на ст. Бенякони. В 1962 году построен автовокзал г. Гродно.

В целом в 1960-е годы в автохозяйствах облавтотреста идет активное строительство административных зданий, профилакториев, котельных, складских помещений, клубов, автостанций и автовокзалов. Закупаются новая техника, внедряются передовые технологии. В 1961 году эксплуатируются 1336 грузовых машин, среди которых значительное место занимали ГАЗ-51 (616 автомобилей), а также ЗИЛ-150 (480) и ГАЗ-93 (87). К 1964 году грузовой эксплуатационный парк Гродненского облавтотреста увеличился до 2005 автомобилей: ГАЗ-53 (241 единица), ММЗ-584, КАЗ-120:606 (33), ЛМЗ-890 (7), ЗИЛ-151 (3), ЗИС-5,355 (42), МАЗ-200 (2).

В 1962 году с организацией в автотресте центральной службы эксплуатации вывоз грузов с комбината стройматериалов, завода железобетонных изделий, железнодорожных станций был полностью централизован. Это позволило уменьшить потребность в автомобилях почти в два раза, высвободить большое количество людей – экспедиторов предприятий и организаций, которые прежде сопровождали грузы. А также ликвидировать встречные перевозки, увеличить коэффициент пробега и грузоподъемности автомобилей. Начальник центральной службы эксплуатации при Гродненском облавтотресте Г. Петухов отмечал положительный результат данного процесса. По его мнению,



разрозненная работа автохозяйств имела такие негативные факторы, как наличие у каждого подразделения собственного плана, самостоятельный поиск «выгодного» клиента, при такой организации перевозок было задействовано большее количество автомобилей (требовалось около 6 тысяч автомобилей).

Однако отсутствие быстрой связи по области не позволяло диспетчерам осуществлять оперативное руководство и требовало внедрения циркулярно-селекторной связи, позволяющей одновременно вести переговоры с несколькими пунктами.

С централизацией службы эксплуатации велись планирование объемов перевозок, изучение грузопотоков, поиск резервов повышения производительности автомобилей, были ликвидированы встречные перевозки, сокращены до минимума простои под погрузкой и выгрузкой. Единое планирование открыло перспективы значительного расширения централизованных перевозок как по объему, так и номенклатуре грузов.

В январе 1963 года в Гродно было решено перевести предприятия и организации города на ступенчатый график начала работы с целью улучшения обслуживания населения автобусными перевозками. Практическую помощь автоколонне №2408-С в упорядочивании посадки пассажиров в автобусы оказывал городской отдел милиции. Для удобства пассажиров был организован маршрут Обувная фабрика – Пышки, который обслуживали 2 автобуса большой вместимости. К концу года парк автоколонны пополнился еще 20 автобусами большой вместимости.





В ежегодно проводимых республиканских конкурсах принимали участие и работники облавтотреста. В 1964 году в газете «За перамогу камунізма» в БССР есть заметка о конкурсе на лучшую автобусную кассу и автобусную станцию. По его итогам коллективу Слонимской автобусной станции и Козловщинской автобусной кассы объявлена благодарность, вручены похвальные грамоты.

За безупречную работу и перевыполнение плана перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров в 1966 году получили ордена и медали многие работники автохозяйств Гродно. Среди них шофер автоколонны 2408 Л. Поздняков, главный инженер автоколонны 2407 Н. Гордейчик, шофер таксомоторного парка Л. Сухотская и другие. Соревнования проводились между структурными подразделениями, входящими в состав областного автотреста. Так, в 1966 году по итогам работы автотранспорта на вывозке картофеля первое место занял коллектив Юратишковской автобазы, второе – Мостовской, третье – Слонимской.

В конце 1960-х годов в лидеры по перевозкам грузов неоднократно выходит автобаза №2, которая обслуживала все строительные организации города Гродно, внося свой вклад в

возведение Гродненского азотно-тукового завода, комбината строительных материалов, завода торгового машиностроения, хлопкопрядильной фабрики, сельхозинститута, мединститута, 15 городских школ, областной больницы. В 1967 году годовой план автобазой №2 выполнен досрочно по всем показателям, дополнительно перевезены 355 тыс. тонн народнохозяйственных грузов. Повысилась производительность труда, снижена себестоимость перевозок. В течение месяца весь парк работал на сэкономленном топливе, а 66 автомобилей круглый год работали на сэкономленной авторезине. Коллектив предприятия включился в соревнование за достойную встречу 50-летия Советской власти, для выполнения годового плана перевозок к 25 декабря была организована двух- и трехсменная работа автомобилей.

Выполнение и перевыполнение производственных планов, наращивание и внедрение предложений по рационализации и научной организации труда, эффективное использование основных фондов, увеличение межремонтного пробега, обучение кадров, повышение квалификации водителей, повышение культуры обслуживания являлись приоритетными задачами Гродненского облавтотреста.

По информации управляющего облавтотрестом Александра Коляго, в 1969 году на городских, пригородных и междугородных маршрутах Гродненской области было задействовано около 700 автобусов, которыми ежедневно перевозилось около 400 тысяч пассажиров. Количество пассажирского подвижного состава к концу года увеличилось еще на 150 единиц. Протяженность маршрутной сети составляла свыше 30 тысяч километров. Только за последние три года были построены автостанции в Островце, Ивье, Сморгони, Берестовице, Мостах.

Широкое применение на автомагистралях Гродненской области нашла радиосвязь. Радиостанции типа ЦРС-2 и АРС-2 устанавливались на автостанциях и в кассах по маршрутам Гродно – Волковыск – Слоним (9 радиостанций), Гродно – Лида – Ошмяны – Сморгонь – Островец (12 радиостанций), Слоним – Дятлово – Лида (4 радиостанции). Радиосвязь позволяла передать на следующую станцию из пункта отправления время убытия автобуса, количество свободных мест, что давало возможность до его прихода продать билеты и тем самым сократить время стоянки автобусов. С радиофикацией только маршрута Гродно – Слоним время нахождения автобуса на линии сократилось на 40 минут. Передвижная мастерская на базе автомобиля РАФ-977 с установленной на ней ЦРС-2 позволяла обеспечивать бесперебойную работу всех радиостанций.

Хорошо зарекомендовала себя радиосвязь и на автомобилях Гродненского таксомоторного парка. Ее применение в такси



позволило увеличить коэффициент использования платного пробега, сократить простои, снизить себестоимость перевозок, быстро и своевременно обслуживать пассажиров. А внедрение штампа-часов для контроля за регулярностью движения автобусов сократило нарушения графиков движения.

В Гродно и Волковыске в 1969 году на городских маршрутах работа автобусов осуществлялась без кондуктора: они оснащались кассами-полуавтоматами, а также громкоговорящей связью. В Гродно автоколонне 2408 это позволило высвободить 225 кондукторов, при этом производительность труда по этому предприятию выросла на 27 процентов. Использование билетно-кассовых машин Т-2 на пригородных маршрутах в Гродненской автоколонне (были оснащены 59 автобусов) дало возможность высвободить кондукторов, сократить время на продажу билетов пассажирам, механизировать подсчет выручки. Внедрение централизованной продажи автобусных билетов на все направления с помощью кассовых аппаратов и пульта управления на гродненском автовокзале позволило обеспечить равномерную загрузку всех кассиров и повысить производительность труда.

Помимо эффективного выполнения своих трудовых заданий работники предприятий в эти годы выполняли различные общественные поручения. Так, в декабре 1970 года «Гродненская правда» рассказывала об ударнике коммунистического труда шофере автобазы №3 Яне Курстаке, который задания юбилейного года завершил в октябре. Ко дню открытия XXIV съезда КПСС им были взяты повышенные обязательства и выполнены на 120-125 процентов. В свободное время его можно было встретить на улицах города с жезлом и красной повязкой общественного автоинспектора.

2 марта 1971 года утвержден устав Гродненского областного автотранспортного треста Министерства автомобильного транспорта Белорусской ССР. Согласно уставу, в состав облавтотреста в 1971 году входили автоколонны №2407, 2408 г.Гродно, №2416 г.Лиды, №2429 г.Волковыска. А также 16 автотранспортных баз, которые находились на ст.Берестовица, в г.Гродно, г.п.Островец, г.п.Скидель, п.Красносельский, г.п.Мир, г.Мосты, г.Новогрудок, г.Слоним, г.Щучин, г.п.Ошмяны, г.Вороново, г.п.Юратишки, ст.Новоельня, г.Сморгонь. Кроме того, таксомоторный парк г.Гродно, автобусно-таксомоторный парк г.Лиды, автовокзал г.Гродно, автошкола г.Гродно.

В 1973 году на базе областной автошколы создан Гродненский учебный автомобильный комбинат ПО «Гроднооблавтотранс».

В 1973 году автомобилистами области выполнен государственный план по перевозке грузов и пассажиров, сверх плана перевезены 276 тыс. тонн грузов и 225 тысяч пассажиров.



Производительность труда возросла на 8,3 процента. Получает дальнейшее развитие движение рационализаторов: так, в автоколонне №2408 внедрены в производство 111 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 44,7 тысячи рублей.

По приказу министра автомобильного транспорта БССР от 16 мая 1974 года Гродненский облавтотрест переименован в Гродненское областное производственное автотранспортное управление с переходом на двухзвенную систему управления. В его состав входят 22 автохозяйства. В их числе автокомбинаты г.Гродно №№1, 2, 3, а также автобазы №4 г.п.Островец, №5 г.Скидель, №7 г.п.Красносельский, №8 г.п.Мир, №9 г.Мосты, №10 г.Новогрудок, №11 пос.Грибово, №13 г.п.Ошмяны, №14 г.п.Вороново, №16 г.п.Дятлово, №17 г.п.Сморгонь и автоколонны №2408 г.Гродно, №2429 г.Волковыск, №2445 г.Щучин, таксомоторный парк г.Гродно, автобусно-таксомоторный парк г.Лиды, автовокзал г.Гродно, Ремстройучасток г.Гродно, учебный автокомбинат г.Гродно.

В 1974 году грузооборот Гродненского областного автоуправления возрастает в полтора раза. Лучших результатов в социальном соревновании добились коллективы автокомбинатов №2, №1, автоколонна №2429. За успехи в соревновании по ввозу и вывозу грузов в четвертом квартале 1973 года предприятие заняло первое место в республике и удостоилось переходящего Красного Знамени Министерства автомобильного транспорта БССР и управления Белорусской ордена Ленина железной дороги.





Значимый вклад в решение задач народного хозяйства БССР вносит коллектив автокомбината №2. На протяжении ряда лет он бесспорно выходит победителем соревнования среди предприятий Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики. Внедрение четко отработанного комплекса организационно-технических мероприятий широко привлекло рабочих к управлению производством, высокая трудовая дисциплина позволила автокомбинату №2 задания трех лет пятилетки завершить на месяц раньше срока и дополнительно перевезти 375 тысяч тонн народнохозяйственных грузов, повысить производительность труда на 36,7 процента. За успехи коллектив признан победителем Всесоюзного социалистического соревнования третьего, решающего года пятилетки и удостоен Красного Знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Забегая вперед, отметим, что еще 10 раз, с 1973-го по 1989 год, коллективу автокомбината №2 вручалось переходящее Красное Знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную доску Почета и ВДНХ СССР. Это автопредприятие известно на весь Советский Союз. В 1980-е годы рентабельность достигала 30-40 процентов.

Трудовую славу гродненских автотранспортников приумножают и водители автокомбината №1. За успехи, достигнутые в республиканском социалистическом соревновании по итогам четвертого квартала 1973 года, автокомбинату №1 присуждено переходящее Красное Знамя Министерства автотранспорта БССР и БРК профсоюза.

За трудовые заслуги перед страной отмечены многие работники предприятия. Водителю автобусов В.С. Пискуну в 1971 году Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Орденом Ленина награжден в 1971 году водитель автоколонны №2408 Николай Роговой. Орден «Знак Почета» вручен в 1972 году водителю Гродненского автокомбината №1 Антону Захаровичу Кишко. Орденом Трудового Красного Знамени награждены 15 работников облавтоуправления. Многие отмечены медалями «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», а также грамотами и благодарностями за значительные достижения в трудовой деятельности.

По состоянию на 1 января 1978 года в состав автоуправления входили 23 структуры: 3 автокомбината, 5 автоколонн, 10 автобаз, автобусно-таксомоторный парк в г. Лиде, таксопарк, ремонтно-строительный участок, учебный автокомбинат, автовокзал в г. Гродно.

В 1986 году Гродненское облавтоуправление переименовано в производственное объединение автомобильного транспорта, в составе которого были 27 структурных единиц.

В 1987 году городской автомобильный транспорт общего пользования сосредоточен в Гродненском производственном объединении «Гроднооблавтотранс», в подчинении которого находятся автовокзал и городские автохозяйства. Объем перевозок грузов составил 20,7 млн. тонн.

На 1 января 1988 года в Гродно насчитывалось более 11 автохозяйств, среди которых наиболее крупные грузовые автопарки №1, №2 ПО «Гроднооблавтотранс» (более 100 автомобилей), а также пассажирские автохозяйства – автобусный парк №1 и таксомоторный парк №1. Грузооборот автотранспорта города составил более 500 млн. т/км, пассажирооборот автобусов общего пользования – около 655 млн. пасс. км.

Именно «Гроднооблавтотранс» стал единственной транспортной организацией в Советском Союзе, включенной в эксперимент наряду с 26 такими крупнейшими предприятиями СССР, как «Уралмаш» и рижский ВЭФ, которые получили право самостоятельно менять тарифы.

С 1 января 1989-го по 31 декабря 2001 года производственно-хозяйственная деятельность объединения (арендное производственное объединение автомобильного транспорта «Гроднооблавтотранс») осуществляется на основании договора аренды государственного имущества. После проведенной работы по реформированию и реструктуризации в составе его было 19 автопарков, являющихся юридическими лицами, 6 структурных подразделений с обособленным балансом без статуса юридического лица и 3 структурные единицы без самостоятельного баланса, входящие в состав управленческо-производственного аппарата. В 2001 году АГАП №3 г. Лиды был преобразован в ОАО «Лидатрансавто».



30 января 2002 года на базе возвращенного государству арендованного имущества было создано ПАТУП «Гроднооблавтотранс», в состав которого изначально входили 25 дочерних унитарных предприятий со статусом юридического лица, три филиала с обособленным балансом и филиал «Автовокзал г.Гродно» без обособленного баланса.

После проведенного реформирования дочернее унитарное предприятие «ГАП №7 г.п. Красносельский» был преобразован в открытое акционерное общество «Красносельскавтотранс», в апреле 2003 года филиал РСУ был ликвидирован (как неэффективно работающий), в июле 2004 года филиал РТЦ наделен статусом юридического лица. Учебный автокомбинат г. Гродно преобразован в учреждение образования при Минтрансе. В 2004 году ГАП №10 г.Новогрудка преобразован в ОАО «Новогрудский грузовой автомобильный парк».

В целях стабилизации работы отдельных неэффективно работающих автохозяйств области в течение 1-го полугодия 2006 года ликвидированы три дочерних предприятия: АТП-15 г.п. Юратишки, АТП-19 г.п. Зельва и АТП-20 г.п. Свислочь. Данные автохозяйства присоединены в форме филиалов без статуса юридического лица к АП-2, АП-3 и АП-4 соответственно. В течение 2007 года реорганизованы еще два дочерних предприятия – РТЦ и таксомоторный парк №1, на базе имущества которых создано новое предприятие – Гродненский автомобильный парк №3.

Согласно решению Государственного комитета по имуществу, ДУП «Автобусный парк №1» г. Гродно был исключен из процесса акционирования ПАТУП «Гроднооблавтотранс» в ОАО «Гроднооблавтотранс» в 2009 году. Кроме того, для обеспечения эффективной деятельности в 2009 году на базе имущества дочернего предприятия «ГАП №2» г.Гродно и дочернего предприятия «АТП №5» г.Скидель создан филиал «ГАП №2 г.Гродно». Акционирование ДУП «Автобусный парк №1 г.Гродно» в ОАО «Автобусный парк г.Гродно» завершилось в 2010 году.

Общество было образовано 30 декабря 2009 года, согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь №1021 от 14.07.2008 года «Об утверждении плана приватизации объектов, находящихся в республиканской собственности, на 2008-2010 годы и перечня открытых акционерных обществ, созданных в процессе приватизации государственной собственности, акции которых, принадлежащие Республике Беларусь, подлежат продаже, на 2008-2010 годы», путем акционирования республиканского автотранспортного унитарного предприятия «Гроднооблавтотранс».

В 2010 году уровень 2009-го по объему инвестиций в основной капитал превышен в 2,28 раза. Выполнено задание по привлечению иностранных инвестиций, за счет которых были приобретены пять тягачей ДАФ и шесть полуприцепов «Кроне» на сумму 610 тыс. долларов США. Экспортное направление в 2010 году пополнилось еще 7 тягачами производства МАЗ и 7 полуприцепами, приобретенными по Указу №285 в лизинг.



Всего приобретено 65 автомобилей, 13 полуприцепов на льготных условиях.

Объем экспорта транспортных услуг составил без малого 1377,4 тыс. долларов США. Положительное сальдо внешнеторгового оборота – 1362,8 тыс. долларов США. Всего в 2010 году филиалами ОАО «Гроднооблавтотранс», а также территориально включенными в его состав акционерными обществами приобретены 93 автобуса различных марок и модификаций, 116 грузовых автомобилей, 29 прицепов и полуприцепов, кран и три легковых автомобиля. Показатель по энергосбережению составил минус 12,3% при задании минус 8,5%. Сэкономлены 404 тонны условного топлива на сумму 170 млн. рублей. Темп роста доходов по грузовым перевозкам составил 144,1%. Всего перевезено 13,6 млн. тонн грузов. По итогам работы 2010 года генеральный директор ОАО «Гроднооблавтотранс» Петр Кузьмич Ткачев стал победителем Гродненского областного конкурса «Лучший руководитель 2010 года в сфере транспорта и связи».

В 2013 году акции ОАО «Гроднооблавтотранс» из республиканской собственности были переданы в областную собственность. Владельческий надзор за акциями осуществляет Гродненский областной исполнительный комитет.

По итогам 2013 года ОАО «Гроднооблавтотранс» было признано победителем соревнования и занесено на Республиканскую доску Почета за достижение наилучших показателей в сфере социально-экономического развития среди организаций транспорта.

В январе-марте 2014 года в соответствии с поручением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2013 года №37/222-679 водители автотранспортных организаций ОАО «Гроднооблавтотранс» принимали участие в оказании помощи по перевозке пассажиров в г.Сочи в период проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр, где успешно справились с поставленными задачами.

