

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

7 декабря 2017 г., четверг, № 49 (6004)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Прямая линия



9 декабря с 9.00 до 12.00 можно получить ответы на вопросы, находящиеся в компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, позвонив по телефону в Минске

(017) 259-79-26

Завтра вечером в Национальном академическом Большом театре оперы и балета состоятся торжественный вечер и праздничный концерт, посвященные 155-летию Белорусской железной дороги, отсчет которого магистраль ведет с 27 декабря 1862 года.

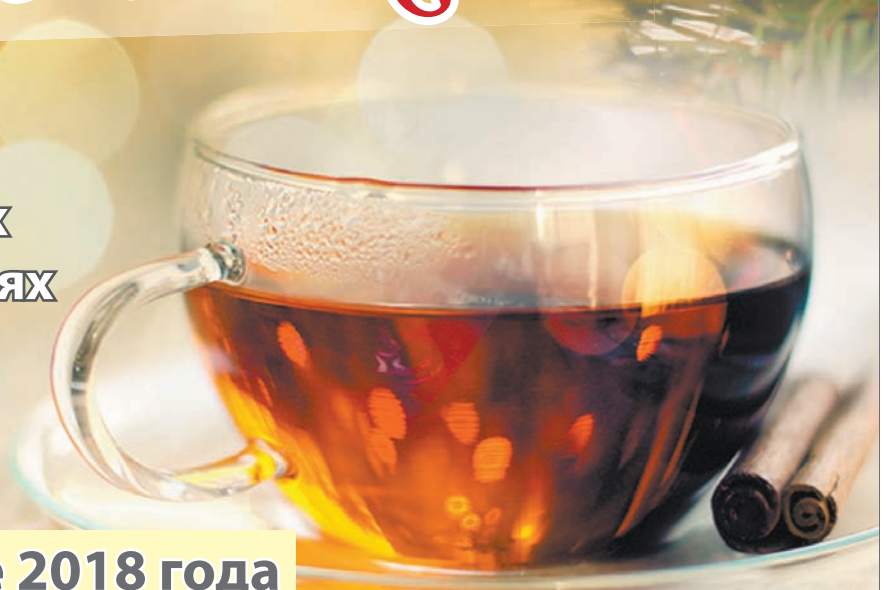
Днем 8 декабря в Минске запланирована рабочая встреча начальника БЖД Владимира Морозова с руководителями делегаций зарубежных железнодорожных администраций и компаний, а также международных транспортных организаций по вопросам дальнейшего сотрудничества.

А вчера в столичном Культурно-спортивном центре лучшие труженики магистрали были награждены высшими отраслевыми наградами – знаками «Почетный железнодорожник», «Выдатнік Беларускай чыгункі», «За добрасумленную працу на Беларускай чыгунцы».

Подробности в следующем номере

Новый год. Беларусь. Подписка

Во всех почтовых отделениях страны!



I полугодие 2018 года

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

Для предприятий и организаций – индекс 641212
Стоимость подписки на 6 месяцев – 89,10 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 64121
Стоимость подписки на 6 месяцев – 46,62 руб.

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – индекс 632412
Стоимость подписки на 6 месяцев – 80,70 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 63241
Стоимость подписки на 6 месяцев – 39,90 руб.

Неман: берега соединили

30 ноября в Кореличском районе открыт асфальтобетонный мост через Неман. Строительство проведено филиалом «Мостостроительное управление № 7» ОАО «Мостострой», филиалами «Автомост», ДРСУ № 189 КУП «Гроднооблдорстрой». Генеральный подрядчик – ДРСУ № 158 КУП «Гроднооблдорстрой».

Реконструкция автодороги Н6202 Еремичи – Синявская Слобода – граница Новогрудского района, км 0,9 – км 3,02, с возведением моста через реку Неман на 2,695 км проведена за 9 месяцев. Освоено более 3,2 миллиона рублей.

Почти 100-метровый асфальтобетонный мост расположен в районе деревни Синявская Слобода Еремичского сельсовета. Строение имеет 8-метровую двухполосную проезжую часть, по обеим сторонам которой обустроены метровые тротуары. Также возведен скотопрогон для сохранения в целостности подъездных путей.

В строительстве использованы инновационные для предприятия технологии. Удерживают строение пять опор, три из которых – русловые. Последние выполнены из монолитного бетона

и представляют собой монолитные опоры на буронабивных сваях, уходящих на 14 метров в глубину.

Особенность построенного моста – вынесенные за пределы пролетного строения деформационные швы, которые расположены над переходными плитами. Это делает конструкцию значительно надежнее, поскольку исключает попадание влаги через швы. На объектах КУП «Гроднооблдорстрой» данная технология применена впервые.

Еще одна особенность – водоотводные сооружения в виде двух насыпных дамб, укрепленных геотекстилем и бетонными плитами. Общая их протяженность – почти 1,7 км.

Окончание на стр. 8



СОБЕРИ СВОЙ VOLVO



VOLVO FH

460л.с., КПП I-Shift, баки 1450л, Michelin

+ специальная цена на 5 опций, 1000 Евро за каждую:

- двигатель 500л.с.
- кабина Globetrotter XL
- адаптивный круиз-контроль с экстренным торможением
- интеллектуальный круиз-контроль с I-Roll и I-See
- пакет опций Обзор (БиКсенон, поворотные огни, датчик дождя)

+ при покупке от 2х тягачей выбери опцию-БОНУС из перечня

+ минимальное собственное участие на старте

+ отсрочка лизинговых платежей на 3 месяца

Подробности на volvotrucks.by

ИООО «Вольво Груп БЛР»
г. Минск, ул. Притыцкого, д.79, офис 509
тел. + 375(44) 563 55 63, +375(29) 628 10 00



Volvo Trucks. Driving Progress

Заседание комиссии

Победа – это кропотливый труд

Во вторник, 5 декабря, прошло заседание отраслевой конкурсной комиссии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, на котором были определены победители двух смотров-конкурсов: «Лучшая организация по охране труда» и «Лучшее информационное обеспечение охраны труда». Председательствовал на заседании заместитель министра Александр Шишко.

Сенсации не случилось – все три условные ступени победителей в обоих конкурсах заняли организации Белорусской железной дороги.

Как отметил в ходе заседания комиссии Александр Алексеевич, и победа в конкурсе, и успешная работа – там, где в порядке рабочие места, где надлежащий уход за оборудованием и инструментом, где каждый в буквальном смысле отвечает за свой участок, где работа по охране труда – постоянная и целенаправленная...

Напомним, смотр-конкурс проводился по итогам отчетного года на трех уровнях. На первом – принимали участие структурные подразделения (цеха, участки, отделения, бригады), в том числе филиалы и иные обособленные подразделения организаций. На втором – дочерние предприятия и иные юридические лица, учредителями которых являются организации. На третьем, отраслевом, уровне принимали участие организации, подчиненные Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, и негосударственные юридические лица, акции (доли) которых принадлежат Республике Беларусь и переданы в управление Министерства транспорта и коммуникаций.

Для участия в смотре-конкурсе подали заявки 29 организаций Белорусской железной дороги и дорожного хозяйства. После анализа представленных ими материалов, в том числе фотоиллюстраций, к следующему этапу было допущено шесть предприятий: Брестская дистанция сигнализации и связи РУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги»; станция Могилев РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги»; филиал «Дорожно-эксплуатационное управление № 5» РУП «Минскавтодор-Центр»; РУП «Белдорцентр»; РУП «Дорводоканал» Белорусской железной дороги; Могилевское вагонное депо РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги».

Участники третьего уровня по итогам 2016 года подали документы в соответствии с инструкцией о проведении смотра-конкурса «Лучшая организация работы по охране труда», утвержденной приказом Минтранса от 16.08.2017 № 258-Ц.

Итог таков:

I место – Брестская дистанция сигнализации и связи РУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги»;

II место – станция Могилев РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги»;

III место – РУП «Дорводоканал».

Для участия в смотре-конкурсе «Лучшее информационное обеспечение охраны труда» подали заявки РУП «Витебское отделение Белорусской железной дороги», РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги», УП «Минское отделение Белорусской железной дороги», РУП «Дорводоканал», РУП «Белаэронавигация», РУП «Днепро-Бугский водный путь» и РУП «Минскавтодор-Центр».

По результатам анализа представленных документов и оценки показателей эффективности работы по информационному обеспечению организации по вопросам охраны труда места распределились следующим образом:

I место – УП «Минское отделение Белорусской железной дороги»;

II место – РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги»;

III место – РУП «Витебское отделение Белорусской железной дороги».

Подводя итоги заседания комиссии и конкурса в целом, Александр Шишко сказал: всякое важное дело должно иметь конкретную цель. Цель данного конкурса – подтянуть работу по охране труда там, где она не на должном уровне; еще более усовершенствовать ее там, где все хорошо. А главное – продемонстрировать и передавать опыт лучших.

– Но для этого необходимо, чтобы в конкурсе принимали участие все организации отрасли, – подчеркнул заместитель министра транспорта и коммуникаций. – Пока этого нет.

Именно такую задачу поставил председатель комиссии перед организаторами конкурса. Александр Алексеевич также рекомендовал рассмотреть вопрос о проведении республиканских семинаров по охране труда, отметив, что данные мероприятия – лучшая площадка для обмена опытом и демонстрации достижений в сфере охраны труда.

Елена ВИНОГРАДОВА

Акция

Детей не бывает чужих

11 декабря в Беларуси стартует новогодняя благотворительная акция «Наши дети». Соответствующее постановление № 805 принято Советом Министров 30 октября.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Цель мероприятия – привлечь внимание общественности к проблемам детства, оказать посильную помощь мальчишкам и девочкам, нуждающимся в заботе и поддержке, подарить им в светлые предновогодние и рождественские дни ощущение праздника, радости и сделать их немножко счастливее.

В детские интернаты и дома семейного типа, больницы, центры реабилитации, опекуны и приемные семьи, а также семьи, воспитывающие детей-инвалидов, приедут гости – руководители

республиканских органов государственного управления, местных исполнительных и распорядительных органов, общественных объединений и иных организаций. Они привезут подарки для детей, поздравят их с Новым годом и Рождеством, по возможности окажут помощь в решении имеющихся проблем.

Центральным событием акции по традиции станет благотворительный новогодний праздник во Дворце Республики. На него приглашаются дети в возрасте от 8 до 14 лет из числа сирот и оставшихся без попечения родителей, воспитанников школ-интернатов, инвалидов, членов многодетных и малообеспеченных семей. Будут в числе приглашенных и победители ученических олимпиад, творческих конкурсов и спортивных соревнований, лидеры детских общественных объединений и организаций, а еще учащиеся Рижской белорусской школы из Латвии и Белорусской средней школы имени Франциска Скорины города Вильнюса Литовской Республики. Ожидается, что запланированный на 22 декабря новогодний бал соберет без малого две с половиной тысячи участников.

Продлится акция по 10 января.

Добрая весть

Дороге подарили мастерскую



К 155-летию Белорусской железной дороги ЗАО «ТАСК» подарило Барановичской дистанции гражданских сооружений передвижную автомастерскую. Подарок, оснащенный всеми необходимыми инструментами и приспособлениями, поможет улучшить условия труда работников дистанции, качественно и оперативно устранять аварийные ситуации, снизить возможные суммы выплат в случае наступления страховых случаев.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

В Гродненской, Минской и Брестской областях расположены обслуживаемые Барановичской дистанцией гражданских сооружений объекты. При осуществлении производственной деятельности сотрудники организации основную часть рабочей смены находятся в значительной удаленности от производственных баз, трудятся на открытом воздухе в различных метеорологических условиях.

В передвижной автомастерской предусмотрено отопление пассажирского и грузового отсеков. Она оборудована кондиционером и оснащена электростанцией, газовыми баллонами

для сварочных работ, компрессорной установкой, слесарным верстаком, двумя углошлифмашинами, перфоратором, набором слесарных инструментов. Поступит мобильная автомастерская в распоряжение аварийно-диспетчерского участка дистанции гражданских сооружений. За 11 месяцев года участком было зарегистрировано 1350 заявок.

– Такой подарок – весомый вклад в обеспечение стабильной работы Барановичской дистанции гражданских сооружений, – отметил ее начальник Геннадий Парханович. – Передвижная автомастерская позволит нам более оперативно реагировать на возникновение аварийных ситуаций, устранять неполадки

систем электро-, тепло-, водоснабжения, которые находятся в служебно-технических зданиях, обеспечивающих перевозочный процесс на Барановичском отделении Белорусской железной дороги.

Денежные средства на приобретение передвижной автомастерской в размере 52 743 рубля были выделены компанией «ТАСК» из фонда предупредительных мероприятий.

– Закрытое акционерное страховое общество «ТАСК» всегда ощущало себя неотъемлемой частью Белорусской железной дороги. Наше сотрудничество длится уже на протяжении 26 лет, – подчеркнул генеральный директор компании Игорь Волков. – Мы оказывали и будем оказывать содействие в укреплении материально-технической базы магистрали за счет фонда предупредительных мероприятий. Поздравляем всех работников Белорусской железной дороги с юбилеем и желаем успехов и процветания!

Из первых уст

Юристы или технические специалисты?

Транспортная инспекция Минтранса контролирует деятельность производителей работ и услуг по перевозке пассажиров и грузов. На сотрудниках лежит огромная ответственность, требующая высокого уровня профессиональной компетентности. Какие знания инспекторов сегодня выходят на первый план: юридические или технические? На этот вопрос мы попросили ответить первого заместителя начальника Транспортной инспекции Чеслава ЧАСНОЙТЯ.

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

– Чеслав Александрович, вы стояли практически у истоков организации деятельности Транспортной инспекции. Кого в штате было больше: технических специалистов или юристов?

– Я начинал в Гродненской области заместителем начальника филиала Транспортной инспекции. Абсолютно все действия основывались на технических знаниях, даже лицензирование. Надо ведь осмотреть транспортные средства, условия их хранения, ремонта и многое другое. Поэтому больше было технических специалистов. Вместе с тем при осуществлении контроля всегда присутствовала юридическая составляющая. В ее основе – знания действующей нормативной правовой базы. Поэтому мое внимание было обращено на подготовку кадров. С целью повышения правовой и профессио-



нальной грамотности сотрудников я подготовил учебные программы.

Несмотря на то что технические специалисты достаточно хорошо владели инструктивными материалами, с юридическими тонкостями трудности все же были. Особенно при составлении протоколов об административном правонарушении и постановлений.

Определенные сложности возникли у сотрудников ТИ, ведущих

административный процесс. Однако внедрение ступенчатой системы подготовки специалистов дало положительные результаты.

Теперь в контроле – больше вопросов организации транспортной деятельности. Следовательно, на первый план выходят вопросы правового характера. Впрочем, подчеркну: нам нужны специалисты по разным видам транспортной деятельности с хорошими юридическими знаниями.

Возьмем, к примеру, весогабаритный контроль. Специалисту юристу будет сложно разобраться в нагрузках на ось и других физических параметрах. Если же говорить о работе с иностранными перевозчиками на платных дорогах, то технической составляющей там практически нет. Благодаря прогрессу она уменьшается и в пассажироперевозках. Ведь сейчас уже и в шинах колес присутствуют индикаторы износа. Достаточно посмотреть, чтобы определить их пригодность к эксплуатации. Посчитать количество посадочных мест и сравнить их с числом пассажиров также не является технической наукой. В этой сфере деятельности значительно важнее ответственность перевозчика перед пассажирами. А это уже юридические знания.

– Что касается перевозчиков, то какие знания актуальнее?

– К сожалению, у нас встречаются производители работ и услуг, занимающиеся перевозкой гру-

зов и пассажиров, но очень смутно представляющие требования, предъявляемые как к организации транспортной деятельности, так и к технической составляющей самой перевозки. Некоторые даже не понимают, что перегруженный автомобиль теряет управляемость и устойчивость, а его тормозной путь увеличивается. Это элементарные технические знания.

Относительно знания законодательства подчеркну, что ответственность за здоровье и жизнь пассажиров или материальную ответственность за причиненный ущерб при организации грузоперевозки никто не отменял. Права лиц, пользующихся услугами, и риски перевозчика учитывает грамотно составленный и соответствующий действующему законодательству пакет документов. Его надо не только иметь в наличии, но и, самое главное, понимать суть содержания.

– Сегодня к соискателю на получение лицензии выдвигается всего два требования: наличие на законном основании транспортного средства, соответствующего виду перевозки, и лица, ответственного за организацию перевозок.

– Совершенно верно. Но эти два требования требуют ответственного отношения к делу. Если его нет, лицензии так же легко лишиться, как и получить.

Если в ходе контрольных мероприятий наши специалисты выявляют нарушения, выписывается

предписание на устранение недостатков. Если они не устранены, действие лицензии приостанавливается. Выявление грубых нарушений является основанием для подачи предложения о прекращении действия лицензии в Минтрансе. За 10 месяцев этого года по результатам проверок нами передано 217 таких предложений.

– Транспортная инспекция является органом контроля в Минтрансе. И если ранее ее деятельность ограничивалась автотранспортной сферой, то сегодня в зоне внимания – все виды транспортной деятельности. Изменится ли кадровый потенциал в сторону увеличения числа юристов или профильных технических специалистов?

– Вся работа Транспортной инспекции осуществляется в пределах полномочий Минтранса. Поэтому кадровый потенциал соответствует предъявляемым к нам требованиям. Наряду с юристами у нас работают автомобилисты, бывшие летчики и железнодорожники.

О профессионализме работников скажу кратко: специалисты должны быть на голову выше тех, чью деятельность они контролируют. Что касается кадрового потенциала, то он постоянно меняется в сторону увеличения числа грамотных кадров, ведь мы постоянно совершенствуем свои профессиональные знания.

Фото

Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

На контроле

...И камеральная проверка

В филиале Транспортной инспекции по Брестской области ведется активная работа по внедрению новых методов проведения контрольных мероприятий, позволяющих снизить количество контактов с проверяемыми субъектами или их представителями.

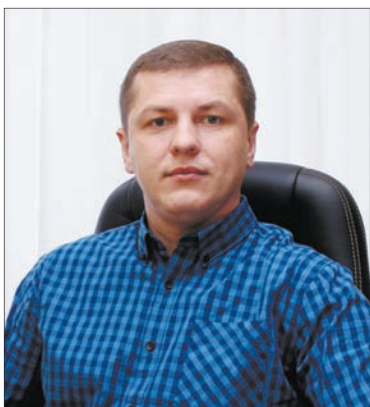
Преимущества очевидны: экономия времени как контролируемого лица, так и самого контролера, минимизация негативного восприятия перевозчиком сотрудников Транспортной инспекции, высокая эффективность нововведений – за 10 месяцев этого года по результатам работы брестского филиала только прямые поступления в бюджет составили 557 669,1 рубля.

Сегодня об инициативах подробно рассказывает заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Брестской области Юрий КОСТЮК:

– Каждому жителю нашей республики еще со школьной скамьи известен тот факт, что Беларусь – транзитная страна с очень выгодным географическим положением. Данное обстоятельство предоставляет возможность успешного ис-

пользования транзитно-транспортного потенциала.

Сегодня каждое государство защищает свой рынок, свою эко-



номику. Все стараются, чтобы перевозчик был зарегистрирован именно на ее территории. Ведь международные автомобильные перевозки осуществляются по

территории многих стран, а налоги поступают в бюджет только той, где оформлена деятельность.

Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь является одним из инструментов регулирования транспортной деятельности. Аналогичный контрольный орган в настоящее время существует практически в каждой стране, имеющей большой экономический потенциал. Поэтому мы должны обеспечить четкое соблюдение требований белорусского законодательства в данной сфере и при этом никоим образом не создавать помех экономической деятельности, которую на территории Беларуси осуществляют различные субъекты хозяйствования.

В связи с этим на первый план работы Транспортной инспекции выходит внедрение тех методов контроля, которые позволят сократить количество контактов с



перевозчиками в процессе выявления совершаемых (совершенных) правонарушений и, как следствие, уменьшить негативное восприятие процедуры проведения контрольных мероприятий.

Одной из инициатив нашего филиала стало внедрение камеральных контрольных проверок. Руко-

водство Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь оказало в этом всестороннюю поддержку, и в настоящее время данный вид контроля широко применяются на территории всей страны.

Окончание на стр. 4

Обратная связь

Поговорили в «Небе»

Могилевчане в целом удовлетворены работой общественного транспорта. Таков итог прошедшего в городе на Днепре общественного обсуждения, участие в котором приняли неравнодушные горожане, представители государственных и негосударственных транспортных предприятий и журналисты, в числе которых была и собственный корреспондент «ТВ» Мария ЛАСТОЧКИНА.

Доводы подкрепляются и цифрами. Согласно опросу, проведенному центром городских инициатив, порядка 60% горожан положительно оценивают работу общественного транспорта. Всего было опрошено более 350 человек разного возраста. Большинство из них высказали надежду, что и в дальнейшем транспортная доступность будет только улучшаться. Кстати, несколько лет назад ситуация была несколько иной. Тогда Могилевский институт региональных социально-политических исследований опубликовал данные, согласно которым число недовольных работой общественного транспорта горожан было в полтора раза больше, чем сейчас.

Хотя, согласно мнению собравшихся в тайм-кафе «Небо», проблемы все же есть. И большинство из них связано с расписанием движения. На встречу пришли работники предприятий «Могилевлифтмаш» и «Могилевтрансмаш». Один из них рассказал, что после второй смены, которая заканчивается примерно в 23.30, как и другим живущим в микрорайоне Спутник, приходится идти пешком несколько остановок в любую погоду.

– Одна из главных задач общественного транспорта – дать возможность людям попасть из одной части города в другую, добраться до работы и вернуться домой. Мы всегда идем навстречу крупным предприятиям, когда их администрация обращается к нам с просьбой отрегулировать расписание или добавить еще один рейс, – сказал на это начальник отдела перевозок Могилевского филиала Автобусный парк № 1 ОАО «Могилевоблавтобус» Денис Кацапов, посоветовав при возникновении подобных ситуаций обращаться в автопарк.

Один из работников «Могилевлифтмаша» посетовал, что в утренние часы, когда все едут на смену, на маршруты выходят автобусы малой вместимости. По словам Дениса Кацапова, администрация завода уже обращалась в парк по этому вопросу. В ближайшее время вопрос будет решен.

Были и положительные отзывы о работе общественного транспорта. В частности, могилевчанин поблагодарил администрацию автобусного парка за внедрение системы навигации, благодаря чему в приложении «Яндекс.Транспорт» появились автобусы Могилева. К слову, скоро в реальном времени можно будет проследить и за движением маршрутных такси. К последним, кстати, у горожан было несколько вопросов. Отмечалась не совсем корректная работа водителей маршруток, которые во время движения не только обилечивают пассажиров, но и разговаривают по мобильному телефону или переговариваются по рации:

– Создается впечатление, что их совсем не заботит безопасность людей. Чувствуешь себя иногда не пассажиром, а героем боевика, слушая, где, кто и кого собираются заблокировать или обогнать.

Это высказывание прокомментировал бригадир маршрута № 8 Василий Кривинский. По его мнению, в подобных ситуациях большую роль играет человеческий фактор:

– Пассажиры, которые отдают предпочтение маршрутному такси № 8, могли заметить, что наши водители себе подобного не позволяют: машины не оборудованы рациями, а для разговоров по мобильнику водители пользуются гарнитурой.

Были у собравшихся вопросы и к городским властям, и к работникам Госавтоинспекции. Однако они остались без ответа.

На контроле



...И камеральная проверка

Окончание. Начало на стр. 3

Камеральная – проверка без запроса документов у проверяемого субъекта. Проводится она по месту нахождения специалиста Транспортной инспекции на основании изучения запрашиваемых данных. Мы живем в XXI веке, и имеющееся у нас огромное информационное поле позволяет в большинстве случаев проверить соблюдение законодательства, не останавливая лишней раз перевозчика.

На дорогах есть огромное количество технических средств, применяемых для организации дорожного движения. Например, системы скоростного взвешивания и сбора платы на платных автомобильных дорогах Республики Беларусь, дорожно-измерительные станции и камеры видеонаблюдения и т.д. Информация, получаемая с их помощью, может быть сопоставлена со сведениями, имеющимися в базах данных о прохождении государственного технического осмотра, Белорусского бюро по транспортному страхованию, ГТК Республики Беларусь о пересечениях границы.

Преимущества очевидны. Ведь во время контроля на дорогах сотрудники Транспортной инспекции при непосредственном контакте с перевозчиком имеют возможность проверки лишь тех обстоятельств, которые касаются только осуществляемой в момент проверки перевозки, тогда как использование различных баз данных позволяет проанализировать работу тысяч транспортных средств.

Так, в ходе проведения одной из камеральных проверок специалистами Транспортной инспекции по Брестской области была проанализирована работа почти 300 тысяч транспортных средств. По результатам анализа данных ГТК Республики Беларусь о пересечениях транспортными средствами границы, например, выявлено огромное количество нарушений режима труда и отдыха водителями, осуществляющими международные автомобильные перевозки.

Сегодня камеральные проверки широко применяются при контроле за проездом тяжеловесных и (или) крупногабарит-

ных транспортных средств. Мы делаем соответствующий запрос на грузообразующее предприятие Брестской области о том, когда какой автомобиль был загружен и грузом какой массы. Далее устанавливаем массу снаряженного транспортного средства, место его погрузки/выгрузки, проверяем факт наличия разрешения на проезд тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

Камеральная проверка – далеко не единственное новшество филиала. Сегодня мы также научились определять осевую массу транспортного средства исходя из его общей массы и рассчитывать ущерб автомобильной дороге от проезда по ней тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в соответствии с законодательством Республики Беларусь. При этом мы научились с помощью обычных математических вычислений, а также элементарных законов физики определять оптимальные осевые массы транспортных средств, зная только их общую массу, опять же не беспокоя перевозчика.

Дело в том, что автомобиль воздействует на дорогу только через свои оси, в связи с чем сумма осевых масс транспортного средства равна его общей массе. Иначе и быть не может, так как машина просто не сможет ехать.

Для определения оптимальных осевых нагрузок, например трехосного самосвала, при расчете принимаем нагрузки на первую ось, а также на смежные вторую и третью оси одинаковыми и равными половине массы транспортного средства с грузом, после чего меняем их соответственно в меньшую, а также в большую сторону на величину шага в 20 кг таким образом, чтобы общая масса оставалась неизменной. При этом оптимальные осевые нагрузки соответствуют минимально возможному размеру ущерба, нанесенного автомобильным дорогам общего пользования от проезда по ним тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. Зная конкретную загрузку автомобиля, мы высчитываем нанесенный минимальный ущерб автомобильной дороге. Это позволяет не упускать ни копейки бюджетных денег.

Использование информационного пространства стало основой и в борьбе с нелегальными перевозчиками. В настоящее время в Бресте, как и в любом другом большом городе республики, работает ряд мобильных приложений, с помощью которых можно вызвать автомобиль-такси. Граждане пользуются ими и считают достаточно удобными. Но пассажиров заботит, кто их везет, оформлена ли страховка, прошел ли водитель медицинский осмотр и не находится ли под воздействием каких-либо психотропных веществ или алкоголя.

Вместе с тем, причем с завидным постоянством, удобными для пользователей приложениями по вызову автомобиля-такси пытаются пользоваться и нелегальные перевозчики. При этом приложение не информирует, кто осуществит перевозку – индивидуальный предприниматель, водитель какой-то службы или нелегал.

Когда же автомобиль подъезжает и клиент уже видит, что он не оборудован опознавательными знаками такси, то из-за спешки или отсутствия желания вновь оформить заказ человек, как правило, едет в предложенной ему машине. Так и осуществляется перевозка пассажира без соблюдения его же интересов как клиента.

Нелегалы не учитывают, что существуют информационные базы данных перевозчиков, которые и позволяют их вычислить. Совместно с налоговой инспекцией Московского района Бреста мы провели ряд контрольных мероприятий. Практически на все организованные нами заказы приезжали нелегальные перевозчики. В настоящее время данное обстоятельство послужило основанием для изучения сведений, формируемых информационными базами данных, и последующего принятия решения о целесообразности проведения камеральной проверки.

Работа по разработке, апробации и внедрению новых методов в Транспортной инспекции по Брестской области будет продолжена. Мы стараемся подходить ко всем вопросам творчески, учитывать существующие возможности и идти в ногу со временем.

Записал
Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

В дополнение к теме

Вопрос транспортного обеспечения – третий по значимости у жителей Могилевской области. Об этом свидетельствуют данные, полученные в ходе изучения мнения населения о качестве оказания услуг организациями региона, которое проводилось в конце октября.

Как сообщили в отделе по работе с обращениями граждан и юридических лиц облисполкома, в разрезе тематики обращений на первой строчке – вопросы, касающиеся сферы жилищно-коммунального хозяйства, на второй – здравоохранения.

Что касается транспортной сферы, то жители региона просили отрегулировать работу отдельных маршрутов (Быхов, Мстиславль, Бельничский и Чаусский районы и Могилев), организовать дополнительные рейсы (Могилев), оборудовать остановочные пункты (Николаевка-2, Могилевский район). А вот житель Осиповичей позвонил, чтобы сообщить, что работой транспорта в своем районе он удовлетворен.

Новая история бывшего депо



В конце прошлого года в Беларуси появилось новое предприятие – ЗАО «Осиповичский завод транспортного машиностроения» (ОЗТМ). Наши корреспонденты съездили туда и разузнали, чем сегодня живет коллектив.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Учредителем закрытого акционерного общества выступило Могилевское отделение Белорусской железной дороги. Производственные площадки нового завода разместились на месте бывшего Осиповичского вагонного депо. Так что в определенном смысле отчет истории можно вести с далекого 1935 года.

В 2007-м на базе депо было создано СЗАО «Осиповичский вагоностроительный завод». В прошлом году оно прекратило производство

изводства, а в 2014 году был назначен заместителем директора по производству. В конце 2016-го возглавил ЗАО «Осиповичский завод транспортного машиностроения».

– Уже 15 лет на одной территории, – говорит о себе Денис Сергеевич. – Третье предприятие, а проходная одна и та же.

Сказано будто в шутку. Тем не менее каждый этап обогащал знаниями и опытом, формировал профессиональные компетенции. Сегодня это – огромный плюс в работе руководителя.

танк-контейнеров типа Т11-254. Получена декларация о соответствии требованиям технических регламентов Таможенного союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением». Имеется сертификат ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (Санкт-Петербург). Специально для белорусского завода в Осиповичах открыт филиал этого представительного учреждения.

В «Российском морском регистре судоходства» должны проходить сертификацию также сырье и все комплектующие, которые поступают на производство. То есть контроль качества начинается уже на этапе поставки материалов.

Танк-контейнер Т11-254 предназначен для транспортировки и

чаются расположением слива – верхним или боковым.

В разработке также контейнер-цистерна Т20 – для агрессивных химических жидкостей.

В целом планируется поставка в производство около пяти моделей. Причем вариантов их исполнения может быть множество. Во-первых, возможно изготовление котлов различного диаметра – 2000 мм и 2400 мм. Во-вторых, контейнеры могут быть выполнены с теплоизоляцией, паробогревом или без утепления – в зависимости от пожеланий заказчика. Цистерны с теплоизоляцией держат тепло, как термос. Благодаря же паробогреву вязкость перевозимых жидкостей снижается до такой степени, чтобы их можно выгружать методом самотека, переливания или выкачки насосом.

– В основном мы ориентированы на российский рынок, – информирует директор предприятия. – 90% производимых контейнер-цистерн будем поставлять в Российскую Федерацию. Проявляет интерес и Европа, в частности, Чехия, Польша, Украина. Очень много договоров пока еще на стадии проработки или согласования.

Производственные мощности завода в целом позволяют ежегодно выпускать 2,5 тысячи танк-контейнеров, а также 2 тысячи единиц железнодорожного подвижного состава: вагонов-платформ или вагонов-цистерн (в зависимости от конъюнктуры рынка).

В последнее время спрос на вагоны-цистерны упал, хотя за-

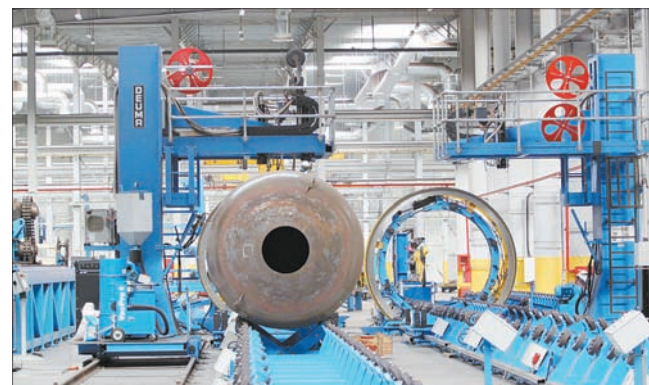
от Белорусской железной дороги на изготовление 400 таких вагонов. Производителей 80-футовых вагонов-платформ не так уж и много. Мы – пятые на пространстве СНГ. Сейчас дооснащаем предприятие, то есть покупаем новое оборудование, поскольку установленное ранее не было рассчитано на такие размеры. В планах также изготовление 40-футовых вагонов-платформ.

На заводе – свое конструкторское бюро, которое занимается разработкой конструкторской документации. От начала ее разработки до постановки новой продукции в серийное производство проходит, как правило, от 4 до 6 месяцев.

– Работаем в основном под потребности заказчика, – рассказал начальник конструкторского бюро Андрей Луцкич. – Идет постоянный мониторинг рынка. Сегодня в основном востребованы специальные контейнеры с небольшим объемом выпуска. В соответствии с существующим интересом и разрабатываются новые типы танк-контейнеров.

В составе конструкторского бюро – всего три человека: двое занимаются разработкой основной продукции, один – вспомогательным производством. Загруженность большая. Конструкторов не хватает.

Не будет преувеличением сказать, что ОЗТМ сегодня – одно из самых инновационных предприятий в стране. Установленное здесь автоматизированное оборудование от



по причине экономической нецелесообразности.

Новый этап связан с деятельностью ЗАО «ОЗТМ». 100% акций предприятия принадлежат Белорусской железной дороге.



В трудовой биографии Дениса Бабины преломились все три периода истории. После окончания БелГУТа он пришел в вагонное депо, работал бригадиром, мастером. На Осиповичском вагоностроительном заводе трудился технологом, главным технологом, начальником про-

Цель нового завода – выпуск конкурентоспособного инновационного подвижного состава. За счет внедрения передовых технологий, освоения новых видов продукции и повышения ее качества предприятие стремится занять лидирующие позиции на рынке.

Важно заметить, что ОЗТМ специализируется на выпуске грузового подвижного состава не только для железной дороги. Например, универсальная мультимодальная транспортная единица танк-контейнер (или контейнер-цистерна) может использоваться при перевозках грузов железнодорожным, морским и автомобильным транспортом. Он очень удобен при погрузке. При железнодорожных перевозках устанавливается на вагон-платформу. По прибытии на станцию назначения легко перегружается с помощью грузоподъемного крана на автомобиль.

В настоящее время организовано серийное производство

временного хранения различных жидких грузов – как химических, так и пищевых. Производители алкогольной продукции, к примеру, охотно приобретают подобного рода продукцию для хранения спирта, коньяка.

И сегодня предприятие завершает работу над ответственным заказом по изготовлению 40 таких контейнер-цистерн. Срок поставки – конец текущего года.

В разработке и другие виды танк-контейнеров. Подготовлена конструкторская документация, уже приобретаются материалы для изготовления опытных образцов газового контейнера-цистерны модели Т50. Предусмотрено ее несколько модификаций. Т50-225 предназначена для перевозки и временного хранения неохлажденного сжиженного хлора, Т50-245.1 и Т50-245 – для неохлажденных сжиженных газов и химических продуктов, которые перевозятся под давлением. Последние модификации разли-

вод-предшественник выпускал их до трех единиц в сутки, 90 – в месяц. В 2013–2014 годах на белорусскую магистраль было поставлено 600 единиц таких грузовых вагонов.

Что же касается вагонов-платформ, то сейчас, наоборот, наблюдается рост интереса к ним со стороны как БЖД, так и РЖД. На вагонах-платформах перевозятся колесная и гусеничная техника, тарные и штучные товары, не требующие защиты от атмосферных воздействий, крупнотоннажные и танк-контейнеры. При этом на рынке востребованы платформы разной длины.

Важные коррективы в работу ОЗТМ внесла реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

– Мы начали осваивать производство 80-футовой платформы длиной 25 690 мм, которая необходима для транспортировки контейнеров с различными грузами по Шелковому пути, – рассказал Денис Бабина. – Уже поступил заказ

лучших мировых производителей из Бельгии, Италии, Австрии, Германии не имеет аналогов на территории СНГ.

– Оно изначально проектировалось под нас, – пояснил Денис Бабина. – Именно под наше производство, под нашу технологию, под размеры наших контейнеров. Причем возраст самого старого – не более пяти лет.

На территории завода оборудованы две цифровые рентген-лаборатории. При производстве такой продукции, как контейнер-цистерны химические, необходим стопроцентный контроль качества сварных швов. Каждый сантиметр такого шва просвечивается на наличие пор, которые в дальнейшем могут стать очагом коррозии. Правила допускают до 5% брака. На ОЗТМ брака – менее 1%. Естественно, что и он устраняется.

Окончание на стр. 12
Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»
Больше фото – на transport-gazeta.by

К 155-ЛЕТИЮ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Даешь, молодежь!

Талантлива
во всем

**Железнодорожница
Юлия САВИНА
добивается
успеха не только
в работе, но и в
многочисленных
увлечениях.**



Трудится она инженером 2 категории отдела капитального строительства и проектирования Барановичского отделения Белорусской железной дороги. Интерес к строительству девушка проявила уже на этапе выбора будущей профессии, поступив в БелГУТ и успешно окончив его по специальности «промышленное и гражданское строительство». Работу свою считает творческой и интересной. Последние крупные проекты, в которых она участвовала, – реконструкция вокзала станции Барановичи-Центральные и разработка конструкций пункта таможенного досмотра на станции Горынь.

Юлия – разносторонне развитая девушка. Она вышивает крестиком и плетет из бисера. Любит путешествия и активный отдых: прошлым летом ходила в поход по горам Абхазии, а зимой каталась на лыжах в Карпатах. С удовольствием защищает честь отделения на различных спортивных соревнованиях – по плаванию, лыжам, бегу. А на отделенческой спартакиаде в 2016 году она заняла первое место в конкурсе «Бразильская гибкость», поборов своих конкурентов в искусстве прохождения под опускающейся планкой. А вот в своей жизни Юлия, напротив, только поднимает планку и уверенно стремится к новым достижениям и высотам.

Марта МАРТЫНЮК, «ТВ»

Качество

В цветах
и во Всемирной паутине

Заканчивается год, грядет 2018-й, в который мы должны приложить максимум усилий для того, чтобы страну привести в порядок. Об этом Президент Беларуси Александр Лукашенко сказал 3 октября на совещании в Минске. Глава государства подчеркнул, что 2018-й – это последний год перед Европейской олимпиадой в Беларуси: – В 2019-м приедут представители всего мира посмотреть на Беларусь. Что мы им покажем? Начиная от дорог, мостов, развязок (а это лицо страны), прилегающих к дорогам полей, городов и сел... и заканчивая посевными площадями – все должно быть в идеальном состоянии. То же относится и к железнодорожным вокзалам. Ведь именно по их внешнему виду пассажиры, даже сами того не осознавая, формируют свое мнение о том населенном пункте, в который прибыли.

Думаем, гости Кричева уже с первых минут поймут, что приехали в удивительный город. Как только они выйдут из поезда, их встретит небольшое уютное здание вокзала, окруженное роскошными клумбами и декоративными кустарниками. Ежедневно через эти ворота города проходит свыше одной тысячи пассажиров – именно столько человек здесь обслуживают в сутки.

Летом уходящего года начальник вокзала станции Кричев Наталья ДАВЫДОВА показывала свои «владения» собственному корреспонденту нашей газеты Марии ЛАСТОЧКИНОЙ. Зал ожидания, билетные кассы, служебные помещения... Особая гордость – прилегающая к станции территория с цветниками. В этом году приоритет был отдан петуниям и сальвиям – получилось очень красиво и оригинально.

– Для обустройства клумб закупили более 1600 саженцев из теплиц, – рассказала Наталья Васильевна. – Кроме того, высадили растения, выращенные своими силами. Всего на благоустройство и озеленение территории было направлено порядка 700 рублей.

Много средств и сил вкладывается в обустройство и ремонт здания вокзала, которое с каждым годом становится все более красивым, а главное, комфортным для пассажиров. Так, в прошлом году обновили помещение для разъездных кассиров: забетонировали полы, выровняли стены, провели косметический



Вокзал станции Кричев, 1922 год

ремонт. На сегодняшний день завершаются ремонтные работы в женском отделении подземного санузла, в ходе которых подвели новую теплотрассу. В намеченном фронте работ на ближайшее время также значится замена входной группы дверей здания вокзала со стороны и города, и перрона.

– Вокзал, как и любое другое здание, требует внимания и ухода, – поделилась Наталья Давыдова. – Поэтому необходимо постоянно вести работы как по благоустройству, так и по поддержанию территории в надлежащем санитарном порядке. С последней задачей хорошо справляются работники ООО «Чистый свет». Но и коллектив вокзала не остается в стороне, в частности, во время субботников трудимся

на закреплённой за нами привокзальной площади.

К слову, усилия коллектива вокзала станции Кричев не остались незамеченными. В 2015 году по итогам ежегодного республиканского смотра санитарного состояния и благоустройства вокзалов он занял второе место среди вокзалов третьего класса. При подведении итогов традиционно учитывалась работа, проведенная по улучшению благоустройства и санитарного состояния вокзалов и прилегающих к ним территорий, также принимались во внимание архитектурная выразительность, оформление фасадов, улучшение качества обслуживания пассажиров, расширение количества и повышение уровня услуг.

И, кстати, об услугах. Вокзал станции Кричев – наглядное

Первый рабочий поезд прибыл на станцию Кричев в 1921 году. Для обслуживания пассажиров и размещения персонала из шлакобетона было построено пассажирское здание Г-образной формы общей площадью 307,45 кв. м. В нем размещались зал ожидания на 95 пассажиров, кассы, буфет, кухня, справочное бюро, учетное бюро, дежурный по станции, начальник станции, кладовая, контора станции. Привокзальная территория не имела покрытия. В 1929 году построили багажный сарай и камеру хранения. В 1950-м было отстроено новое кирпичное здание железнодорожного вокзала общей площадью 512 кв. м. В нем находились зал ожидания для пассажиров, кабинет начальника вокзала, справочное бюро, медпункт, буфет, билетные кассы и помещения для сотрудников милиции. В 2010 году на станции закончен капитальный ремонт здания вокзала.

свидетельство того, что в нашу жизнь все активнее входят современные технологии. В этом году здесь появился информационно-справочный терминал. Гости и жители города очень рады новинке: с ее помощью можно проследить маршруты поездов, узнать изменения в расписании, а также стоимость проездного документа и количество свободных мест. Есть на станции инфокиоск и платежный терминал самообслуживания.

А еще летом уходящего года здесь, как и на 18 других железнодорожных вокзалах Беларуси, появился бесплатный Wi-Fi. Пассажиры признаются, что это очень удобно: в дороге можно проверить электронную почту, пообщаться в соцсетях или просто скоротать время в интернете.

К 155-ЛЕТИЮ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Театра праздничная сила

В год 155-летия Белорусской железной дороги свой день рождения отмечает и народный театр Оршанского ДКЖ. Одному из старейших самодеятельных коллективов не только магистрали, но и республики исполняется 115 лет. Солидную дату отметили всем Домом культуры железнодорожников, а точнее, всем узлом.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Вечер, посвященный этому радостному событию, собрал немало поклонников творчества коллектива. А вместе с ними – родных, друзей, коллег самодеятельных артистов, которые трудятся на различных предприятиях узла, а свободное время посвящают любимому увлечению. Праздничная атмосфера ощущалась уже возле ДКЖ, куда нарядные и с цветами спешили благодарные зрители. В фойе – особая атмосфера: театрально-праздничная. Приятная суета, звучат известные песни, посвященные театру и артистам, в воздухе – шлейфы ароматов всевозможных духов... Прежде чем попасть в зал, гости знакомятся с ретроспективой театральных программ на спектакли разных лет. А их за век с лишним поставлено немало.

Первой работой этого старейшего творческого коллектива железнодорожников, созданного в 1902 году, были «Дети Ванюшина» по пьесе драматурга Сергея Найденова. В те годы спектакли показывались в школе, но часто сценой становились площадки депо, помещение местной пожарной команды. После того как в 1927-м было построено здание клуба железнодорожников, кружок реорганизовали в самодеятельный театр, который продолжил гастролировать, выезжая на линейные станции, предприятия узла, в деревни. В его репертуаре к тому времени были как классические постановки, так и пьесы современных драматургов.

Во время Великой Отечественной многие артисты театра, еще не

давно с такой одухотворенностью игравшие героев разных произведений, сами проявили героизм на ее фронтах. После окончания войны труппа вновь собралась благодаря дежурному по локомотивному депо Ивану Солтановичу, ставшему первым послевоенным режиссером театра. Под его руководством был поставлен спектакль по пьесе Аркадия Мовзона «Константин Заслонов». С ним театр пригласили на сцену Большого

тракт» Бориса Васильева, «Василий Теркин» Александра Твардовского, «Сердце на ладони» Ивана Шамякина, «Брестская крепость» Кастуся Губаревича, «Вишневый сад» Антона Чехова и другие.

С 1985 по 2005 год театр возглавлял выпускник Минского института культуры Василий Мигаль, вдохнувший новую жизнь в коллектив. За 20 лет им было поставлено 30 спектаклей. Особенно запомнились зрителям такие постановки, как «У войны не женское лицо» Светланы Алексиевич, «Сад без земли» Людмилы Разумовской, «Сильвия» Альберта Герни, «Свободная пара» по пьесе Дарио Фо и Франки Рама, «Ночной мотоциклист» Виктора Смирнова, «Семейный портрет с посторонним» Степана Лобозерова и другие. Василий Мигаль также выступил автором идеи проведения дорожного фестиваля «Театральная весна».

...Прозвенел третий звонок, свет в зале потух. Все внимание устремлено на сцену, где бегущей дорожкой в пространстве засветились важные даты в истории театра. Они сопровождались фотохроникой на двух установленных перед сценой экранах. Таким мистическим образом с помощью «театра рук» открыли вечер артисты образцовой цирковой студии «Феерия».

Свет зажегся, а на сцене уже пантомимы, приглашающие нас, зрителей, в мир предлагаемых обстоятельств.

В этот день на сцене ДКЖ театр как вид искусства был представлен в разных жанрах: опера, современный балет, драма, трагикомедия. В зале и на фото- и видеозаписи можно было увидеть

Затрагивая серьезные темы нравственных устоев и общечеловеческих ценностей, они поднимают серьезные проблемы современности: искажение таких качеств, как благородство, бескорыстие, доброта. Их спектакли берут за душу и становятся лауреатами различных театральных конкурсов и фестивалей. На сцене самодеятельные артисты столь искренни, что порой дадут фору иному профессионалу. Потому что играют от души и для души, безвозмездно, каждый раз торопясь после работы в репетиционный зал. Потому что им есть что сказать: у каждого – свой жизненный опыт. А иногда они просто живут на сцене, ведь их герои так похожи на них самих. Может, поэтому они так убедительны.

режиссеров и актеров театра прошлых лет, отрывки из спектаклей. Поздравления принимал нынешний художественный руководитель Дмитрий Летюк с единомышленниками. За 12 лет им поставлено около 25 спектаклей, нашедших признание у зрителя. Это – «А все-таки он женится» по мотивам произведений Александра Островского, «Потомок» Владимира Жеребцова, «Выходили бабки замуж» Флорида Булякова, «Отель» Эрика-Эммануэля Шмитта, «Женский разговор» по одноименному произведению Валентина Распутина, «Забить Герострата!» Григория Горина и другие.

Затрагивая серьезные темы нравственных устоев и общечеловеческих ценностей, Дмитрий Васильевич поднимает в своих работах серьезные проблемы современности: искажение таких качеств, как благородство, бескорыстие, доброта. Поэтому, а еще благодаря

игре актеров, спектакли так берут за душу и становятся лауреатами различных театральных конкурсов и фестивалей.

На сцене самодеятельные артисты столь искренни, что порой дадут фору иному профессионалу. Потому что играют от души и для души, безвозмездно, каждый раз торопясь после работы в репетиционный зал. Потому что им есть что сказать: у каждого – свой жизненный опыт. А иногда они просто живут на сцене, ведь их герои так похожи на них самих. Может, поэтому они так убедительны. Как, к примеру, старейшая актриса театра Любовь Садох, которая давно достойна звания народной артистки. Работница локомотивного депо имени К.С. Заслонова, на сцене Оршанского ДКЖ она с 1981 года. Завидная творческая биография для иного заслуженного артиста. За столько лет на зависть профессиональным актерам ей приходилось сыграть немало характерных ролей, большинство из которых – главные. Первая ее героиня – подпольщица Анна в спектакле «Константин Заслонов». Дороги ей ее героини Ольга, Анна и Магрета из спектаклей «Сад без земли», «Звезды на утреннем небе», «Кон-

ский портрет». А за своих бабушку Наталью («Женский разговор») и Марию («Отель») на дорожном фестивале «Театральная осень» Садох признавалась лучшей актрисой. Многие мечты Любови Федоровны воплотила ее дочь Надежда – профессиональная артистка, солистка Витебской филармонии.

На сцену в этот вечер выходили дети и других артистов народного театра. Все они – воспитанники школы юного актера при народном театре. До слез растрогав зрительный зал, они говорили о силе слова, которым можно и обидеть, и вдохновить.

Поздравления в этот вечер принимали и все те, без кого невозможен успех театра. В их числе – художник-постановщик и декоратор десятков спектаклей и концертов Александр Ермолаев, отдавший Оршанскому ДКЖ 40 лет; звукорежиссер Сергей Руколь; заведующая ДКЖ Татьяна Скрыго, на счету которой тоже немало ролей; костюмер Ирина Габирова и кассир Марина Загородняя – актрисы театра. А поздравить их пришли художественный руководитель столичного КСЦ Наталья Воронина, заслуженная артистка Чечено-Ингушетии Валентина Шилова, солистка Витебской филармонии Надежда Драбо, представители отдела идеологической работы, культуры и по делам молодежи Оршанского райисполкома, городского Центра культуры «Победа». Видеоопоздравление записали давние друзья оршанцев – артисты народного театра Брестского ДКЖ. Звучали пожелания вдохновения, новых знаковых работ и долголетия.



Художественный руководитель коллектива со славной историей Дмитрий ЛЕТЮК сказал теплые слова благодарности актерам и зрителям.

Неман: берега соединили



Окончание. Начало на стр. 1

Во время торжественного открытия нового асфальтобетонного моста через Неман в Кореличском районе генеральный директор КУП «Гродноблдорстрой» Дмитрий Волкович поблагодарил строителей за качественную работу и поздравил жителей района с появлением важного для динамичного развития региона участка дороги.

Слова благодарности высказал и глава Кореличского района Виктор Шайбак, подчеркнув чрезвычайную значимость сооружения для местного населения.

Первыми в этот день по мосту прошли жители деревень Синявская Слобода, Рудьма, Черная, Антонево и ученики Еремичской средней школы. Проехала техника Кореличского районного отдела по чрезвычайным ситуациям и сельскохозяйственного предприятия «Царука».

Мост стал настоящим подарком для сельчан, местных сельхозпредприятий, лесничества и экстренных служб. Ранее, чтобы грузовому автотранспорту добраться на противоположный берег, необходимо было проехать 60 километров.

Поздравляем!

В прошлом номере мы поздравляли с 85-летием государственного предприятия «Белгипродор». В редакцию пришло еще одно поздравление в адрес коллектива и его руководителя.

УВАЖАЕМЫЙ ОЛЕГ ИВАНОВИЧ!

Примите поздравления по случаю юбилейной даты государственного предприятия «Белгипродор»!

Славные традиции, которые вы не только бережно храните, но и приумножаете, высокий профессионализм специалистов института, стремление развиваться и совершенствоваться сделали Белгипродор флагманом проектирования в дорожном строительстве, причем не только в Беларуси, но и за ее рубежами.

От души желаем всем сотрудникам Белгипродора доброго здоровья, благополучия, реализации всех намеченных планов и дальнейших успехов. Пусть в вашем коллективе и семьях всех сотрудников царят мир и гармония, согласие и достаток, впереди ждут новые открытия и свершения!

Генеральный директор ОАО «ДСТ № 4 г. Брест» И. ШУГАЕВ

Будет новая «бетонка»

Интернет-сайты Министерства транспорта и коммуникаций и РУП «Минскавтодор-Центр» опубликовали приглашение к участию в предварительном квалификационном отборе по проекту реконструкции автодороги Р80 Слобода – Паперня на участке км 0 – км 14,77.

Алексей ПЕКУН

Как сообщается в приглашении, Министерство транспорта и коммуникаций планирует выполнить модернизацию участка автодороги Р80, являющейся частью МКАД-2, за счет средств займа Европейского банка реконструкции и развития. Данный участок расположен между пересечением дороги Р80 с автотрассой М2 Минск – Национальный аэропорт Минск и пересечением с автотрассой М3 Минск – Витебск у Острошицкого Городка.

Работы будут включать в себя строительство второй двухполосной проезжей части шириной 7,5 м с бетонным покрытием и реконструкцию существующей

двухполосной проезжей части аналогичной ширины, где также будет устроено бетонное покрытие. Кроме того, возведут шесть путепроводов и четыре подземных пешеходных перехода.

Предполагается, что работы по модернизации Р80 начнутся в апреле будущего года и продлятся 12 месяцев.

Участвовать в предварительном квалификационном отборе и торгах по договорам, финансируемым из средств кредита ЕБРР, имеют право компании и объединения фирм из любой страны. Документация для отбора должна быть надлежащим образом оформлена и доставлена заказчику не позднее 10 часов утра 28 декабря.

На 60 километров ближе

**стали друг к другу
сельчане из двух
пограничных областей
благодаря мосту,
построенному в этом
году 188-й гвардейской
Новгородской
Краснознаменной, орденов
Суворова и Кутузова
II степени инженерной
бригадой,
дислоцирующейся в
Могилеве.**

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Мост пролег через Березину в районе урочища Броды, где глубина реки – чуть более четырех метров. Конструкция жидется на 11-метровых сваях, вбитых в илстое дно.

Объект не просто связал надежной автопереправой деревни Броды и Крайцы, а сократил расстояние между ними, избавив от необходимости кружить через Бегомль, чтобы попасть из одного населенного пункта в другой. Выиграли и сотрудники Березинского биосферного заповедника, живущие на противоположном берегу. Решена важная логистическая проблема – прямой связи Витебской и Минской областей в этом регионе. Мост, соединивший Докшицкий и Борисовский районы, сделал дорогу к заповеднику для соседей и туристов значительно ближе.

Около десятилетия прослужил деревянный мост, стоявший на месте нынешнего, а потом из соображений безопасности для грузового транспорта закрылся. Теперь, как говорится, зеленый свет горит для всех участников движения, включая комфортабельные автобусы турфирм.

ОПЕРАТИВНАЯ ДОРОЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 6 часов утра 5 декабря, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 724 единицы техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 7 тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 805 учетных ДТП, в которых погибло 220 и ранено 909 человек. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 924 ДТП, в которых 279 человек погибли и 1055 получили ранения.

С 28 ноября по 5 декабря на республиканской сети зафиксировано 16 ДТП, в которых погибло пять человек и 14 получили ранения. При этом произошло пять аварий с участием пешеходов (погибло два и ранено три человека).

За выходные дни на республиканских дорогах произошло пять ДТП, в которых погиб один и было ранено четыре человека.

Дорожные службы обращаются к пользователям дорог с просьбой соблюдать ПДД, быть предельно внимательными и осторожными, выбирать скоростной режим, адекватный дорожным условиям.

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

Без вяжущих не обойтись

Окончание.
Начало в номере от 30 ноября

Международный круглый стол, который прошел 22 ноября в Белорусском дорожном научно-исследовательском институте «БелдорНИИ», собрал представителей четырех стран – Беларуси, Литвы, Польши, Казахстана. Темой обсуждения стало применение в дорожном строительстве переработанной резины. В прошлом номере мы представили белорусский опыт модификации асфальтобетона специальными добавками. Теперь расскажем об использовании продуктов переработки резины в дорожном хозяйстве Польши и Литвы.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

Польшу представлял председатель правления компании Orzel S.A. Яцек Ожел. В 1984 году фирму основал его отец. Начинали с производства крышек для бутылок и компонентов сельскохозяйственных машин. Позже приобрели газозаправочные и станции технического обслуживания автомобилей и таким образом, как заметил Яцек Ожел, приблизились к асфальту. В 2008 году взяли кредит и инвестировали 7 млн евро в строительство фабрики по переработке резины.



– Занимаемся переработкой изношенных автомобильных шин, – рассказал гость из Польши. – В год перерабатываем 15 тысяч тонн сырья. Уже два года работаем в режиме 24 на 7, то есть в три смены в течение всей недели.

Главный продукт производства Orzel S.A. – резиновый гранулят, применяемый при строительстве спортивных и игровых площадок.

С 2012 года, момента запуска производства, Orzel S.A. поставляет резиновую крошку мелкой фракции на крупнейшие польские нефтеперерабатывающие заводы Lotos и Orlen. К сожалению, гиганты нефтепереработки не слишком заинтересованы во взаимодействии с мелким бизнесом и вторичном использовании резины. Не те объемы.

Вектор сотрудничества Orzel S.A. сегодня направлен на мелкие и средние дорожно-строительные польские фирмы, которые имеют собственные асфальтобетонные заводы и используют в производстве резиновую крошку, а также международные компании, занимающиеся строительством дорог и созданием

инновационных технологий на основе применения резины.

– То, что резину можно использовать в асфальте, известно уже десятки лет, – говорит Яцек Ожел. – В нашем случае речь идет о том, чтобы использовать ее не на уровне модификации битума на перерабатывающих заводах, а при производстве асфальтобетонных смесей в смесительных установках.

В 2014-м компания инициировала исследовательские работы на тему применения резины в составе битума.

С того же года Orzel S.A. производит собственный модификатор для асфальтобетонных смесей – DroGum. Работа над его созданием продолжалась два года. В основе продукта – все та же резиновая крошка и некоторые добавки. Их состав и дозировка составляют коммерческую тайну предприятия. В 2015-м был построен первый опытный участок с применением ноу-хау, который подтвердил его отличные характеристики.

– Использование резины имеет такие же результаты, как и устройство дорожного покрытия с обычным полимером. Однако применение вместо традиционных полимеров DroGum дает экономию 4–5 евро на каждую тонну готовой смеси, – утверждает Яцек Ожел.

Orzel S.A. – прогрессивная компания. Она имеет опыт работы в системе международных грантов, участвовала уже в 12 из них.

Руководство компании открыто к сотрудничеству не только в рамках ЕС, но и за его пределами. Создателем DroGum, к примеру,

интересно было бы узнать, как проявит себя этот продукт на дорогах нашей страны, в соединении с белорусскими материалами.

Наши ученые в свою очередь подтверждают, что резиновая крошка польской фирмы Orzel S.A. – один из лучших продуктов, с которыми им когда-либо приходилось работать.

Исследованиями литовских ученых в области использования продуктов переработки резины в дорожных конструкциях поделился декан факультета инженерии окружающей среды Вильнюсского технического университета имени Гедиминаса Донатас Чигас.

В Европе собирается 6 млн штук старых автомобильных покрышек, около 96% из них перерабатывается. В Литве, согласно официальной статистике, ежегодно накапливается около 23 тысяч использованных шин. Из



них примерно 78% поступает в переработку. 40% таких шин сжигается на цементных заводах с целью получения тепловой энергии.

Проведенные в университете исследования подтверждают возможность вторичного использования резины для модификации битума, в том числе частичной замены полимеров резиновой крошкой и использования битума с разным количеством добавок.

В частности, литовские ученые пришли к выводу, что, используя 2% резины для модификации битума, можно вдвое уменьшить количество полимеров. Для улучшения эластичности битума и стабильного складиро-

вания необходимо применять комбинацию резины и полимеров.

У дорожных покрытий с использованием как резины, так и полимера – схожие характеристики. Однако первый вариант предпочтительнее, потому что дает экономию до 7–7,5 евро на одну тонну.

В условиях Литвы экономически целесообразнее использовать битумы марки 45/80-55 CR или 25/55-60 CR. Цена одной тонны таких битумов на 22% ниже, чем РМВ 45/80-55 или РМВ 25/55-60, модифицированных полимерами, а экономия на каждом квадратном метре покрытия асфальтовой смесью составляет 0,69 евро.

Рекомендовано также использование битума более твердого, а резины – самой мелкой фракции (≤0,6 мм).

Научные исследования в области модификации битума будут продолжены с использованием технологий внедрения в материал резины разной структуры и SBS-полимеров и с учетом сопротивления к образованию колеи, чувствительности к воде, усталости и морозоустойчивости.

– Дальше свое слово должны сказать Дирекция дорог и Министерство окружающей среды, – подытожил Донатас Чигас. – Только после этого можно вести речь о строительстве опытных участков с использованием в том числе богатого опыта коллег из Беларуси и Польши.

Гость из Литвы неоднократно подчеркивал: опыт его страны в этой сфере весьма скромнен по сравнению с достижениями белорусских ученых.

Итоги заседания за круглым столом подвел директор ГП «БелдорНИИ» Виктор Шумчик. Он констатировал схожесть проблем у дорожников наших стран, имеющих приблизительно одинаковый климат, природу, традиции.

– Правда, решаются они несколько по-разному. Потому что работаем мы, образно говоря, в разных системах координат, – заметил руководитель института. – Несмотря на это, подходы схожи, и результаты исследований во многом совпадают. Применение аналогичных модификаторов – это то поле, где мы должны найти точки соприкосновения.



Профессионалы

...Пока такие люди
в дорожной
сфере есть

Добросовестно выполняет работы по ремонту и содержанию местной дорожной сети протяженностью почти 560 километров ДРСУ № 131 КУП «Витебскоблдорстрой» под руководством Вячеслава Гарбузова. Минувшим летом главным объектом коллектива стал текущий ремонт автодороги Апанасенки – Лужки – Гвоздево. Силами управления отремонтирован двухкилометровый участок дороги с асфальтобетонным покрытием близ агрогородка Германовичи. Принимали дорожники участие и в строительстве подъездных путей к будущему металлургическому заводу в Миорах, а также в реконструкции инженерно-транспортной сети горпоселка Копысь Оршанского района. Не обошлись без них и в благоустройстве Полоцка накануне Дня белорусской письменности.

И где бы ни работал коллектив, везде оставлял добрый след на земле благодаря золотым рукам своих тружеников. В их число входят дорожный мастер Михаил Буйко, водители Сергей Шабловский (на снимке слева), Алексей Другаков и Иван Рыжий, газосварщик Сергей Носко (на снимке справа), главный инженер Александр Станько. Они умеют поистине творить чудеса, мастерски используя старую технику и добываясь на ней высокого качества.

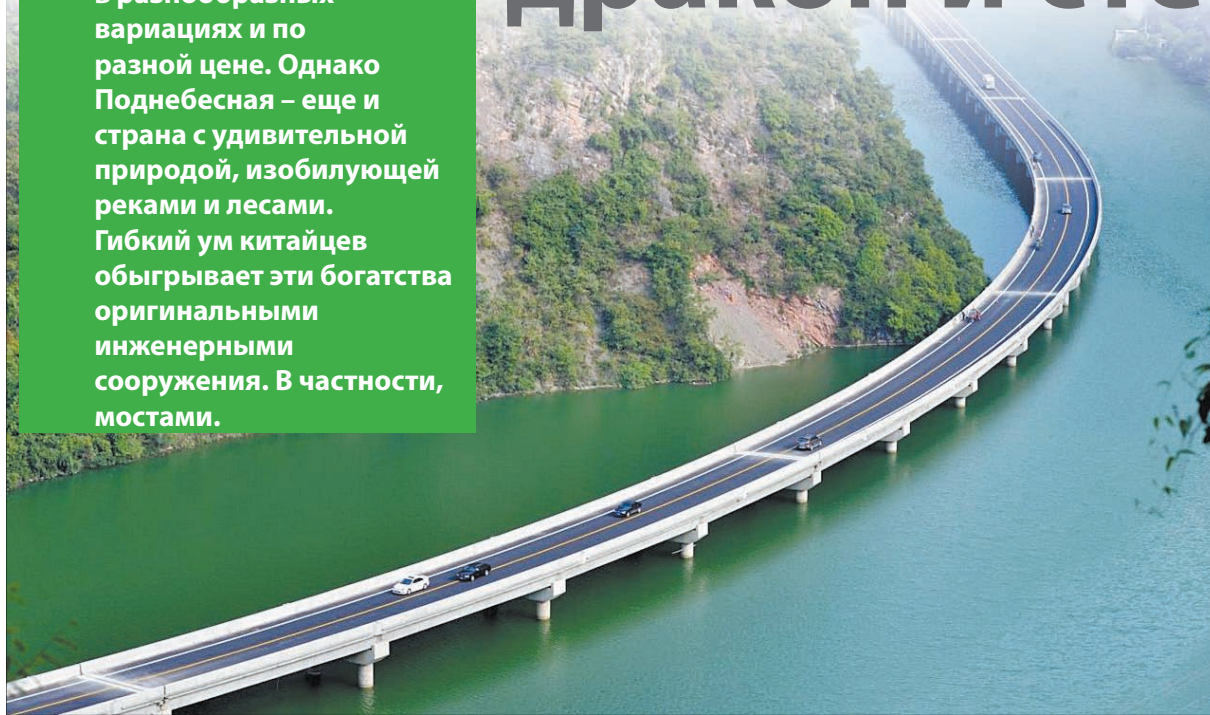
К слову, самый новый из имеющихся в парке ДРСУ МАЗ приобретен еще в 2009 году, не говоря уже о специальной дорожной технике, требующей замены. Может быть, с предполагаемым увеличением объемов работ, если к местным дорогам государство повернется-таки лицом, обновится и она. У шарковщинских дорожников тогда точно откроется второе дыхание.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»



Это интересно

Сегодня Китай ассоциируется с производством всего, до чего додумался остальной мир. Причем в разнообразных вариациях и по разной цене. Однако Поднебесная – еще и страна с удивительной природой, изобилующей реками и лесами. Гибкий ум китайцев обыгрывает эти богатства оригинальными инженерными сооружениями. В частности, мостами.

Компромиссный,
дракон и стеклянный

Когда нельзя построить автомобильный мост через реку, его можно построить... вдоль реки. Именно такую идею выдвинул китайский архитектор Чен Ксингда, когда проектировщики столкнулись с сопротивлением жителей и природоохранных организаций.

Мост должен был стать частью скоростной автомагистрали G42, которая соединяет Шанхай (самый большой город Китая) и Чэнду (город в провинции Хубэй). Но природоохранные организации запретили подкапывать склон горы, финансисты ужаснулись от дороговизны подземного тоннеля, а местные жители отказались отдать землю под строительство.

Так родилось решение возвести мост прямо по руслу реки, в обход холма, сохранность которого стала причиной спора. Такой проект дорожке аналогичной дороги по земле, однако дешевле подземного тоннеля, поэтому именно он был воплощен в жизнь к 2015 году. Строительство моста сократило время в пути с 60 до 20 минут.

Компромиссное сооружение, которое называют «Надводным шоссе», стало одним из самых живописных мест Китая. За охраной его красоты следит множество видеокамер, а выброс мусора в реку облагается серьезным штрафом. Сегодня это единственный в мире мост в своем роде. Его протяженность – 10,5 км.



Мост, сверху напоминающий дракона, а сбоку – окружающий пейзаж, расположен в городе Чунцин. Удивительное сооружение появилось в 2012 году. Его спроектировала итальянская архитектурная студия Taranta Creations.



Год назад в Национальном парке Чжанцзяцзе (провинция Хунань) был открыт самый длинный и самый высокий стеклянный мост в мире. Сооружение длиной 430 м и шириной 6 м проходит через Гранд-Каньон на высоте 300 м от земли.

Одновременно на мосту могут находиться до 800 человек. Перед открытием его основательно проверили на прочность: погнали по нему груженный многотонный джип, а затем вооружили добровольцев кувалдами и предложили что есть силы постучать по мосту. Разбить панели не удалось. Мост обожают любители острых ощущений, прыжков с веревкой и красивых фотографий.



Строители меняют деревянные секции на стеклянные, строитель стоит на улавливающих тросах.

Фотографии рассказывают...

Уходящий 2017-й – год столетия Великой Октябрьской социалистической революции. А некоторым из этих уникальных фото – даже более 100 лет. Их принес нашему внештатному автору ветерану-железнодорожнику Михаилу МАСКАЛЬЧУКУ его земляк Сергей Дешко. Много лет он работал дорожным мастером на участке линейной дорожной дистанции № 522, расположенной в деревне Ивашковцы, в трех километрах от поселка Большая Берестовица. Сегодня Михаил Васильевич рассказывает историю, которая стоит за этими фотографиями.

Один из героев снимков – родной брат матери отца Сергея Дешко Владимир Валейко. Родился он в 1888 году в простой крестьянской семье в деревне Берестовичаны, что недалеко от Большой Берестовицы. В 1892-м появился на свет его младший брат Михаил, затем две сестры – Ольга и Александра.

Если проследить жизненный путь братьев Владимира и Михаила, получится живая биография некогда большой страны в достаточно нелегкие для нее времена: империалистическая война, две революции, Гражданская война, Великая Отечественная. Оба брата по воле судьбы были активными участниками всех этих драматических событий.

Приведу лишь некоторые факты из жизни Владимира и Михаила, связанные с основными событиями бурного XX века, дополнив их уникальными фотографиями той далекой поры.

В 1910 году Владимир Васильевич был призван в Гродненскую дружину как ратник государственного ополчения 2-го разряда. В 1911-м его перевели досмотрщиком на Илавскую таможенную. Теперь это территория Польши, которая тогда входила в состав СССР, и таможня, таким образом, находилась на границе с Германией. Там Владимир служил до начала империалистической войны, а 19 июля 1914 года – призван в пешую Гродненскую дружину как бывший ратник ополчения. Будучи рядовым, был зачислен ратным писарем, затем произведен в ефрейторы, позже – в младшие унтер-офицеры, после чего получил звание фельдфебеля.

В 1917 году полк, где служил Владимир, перешел на сторону революционеров. 24 ноября общим собранием он был избран командиром 4-й роты 365-го полка и прослужил до 7 февраля 1918 года. Затем уехал в Тамбовскую губернию, куда эвакуировались в 1915-м его жена и два сына (царские власти насильно выселяли тогда жителей Западной Белоруссии в Россию).

В мае 1918 года Владимир вновь вернулся на службу в Илавскую таможенную, которая эвакуировалась и находилась уже в Москве. Прослужив до июля 1918-го, как опытный специалист он был переброшен на границу с Украиной, в Прохоровскую таможенную Курской губернии.

Забегая вперед, напомним: здесь в 1943-м на Огненной дуге шла Курская битва. Пока же гетман Скоропадский провозгласил создание Украинской державы, соответ-



Идет империалистическая война. Младший унтер-офицер Владимир Валейко с женой Домной Степановной и сыновьями Николаем (слева) и Максимом. Тамбовская губерния (семья находилась с 1915 года в эвакуации). Владимир отпросился с фронта проводить жену с детьми. 1916 год. Через 25 лет начнется самая жестокая и кровопролитная война XX века – с фашистской Германией. Николай станет военным корреспондентом на фронте. Максим будет строить боевые самолеты на военном заводе в Иркутске. После войны посвятит свою жизнь мирной профессии – будет работать до самой пенсии инженером по строительству железных дорог.

ственно была создана граница с Россией, а на ней – таможня.

Не буду подробно перечислять все вехи биографии Владимира Васильевича и называть его многочисленные награды. Опишу кратко: именной маузер и серебряный портсигар с дарственной надписью, кожаный костюм и так далее. И скажу одно: это был достойный гражданин своего непростого времени.

10 января 1919 года Валейко вступил в партию большевиков. В июне его перевели в первую Курскую роту особого назначения. С ноября 1919-го он назначен комендантом города Фатежа, затем – командиром роты ЧОН (часть особого назначения).



Западный фронт. Младший унтер-офицер лейб-гвардии кавалерийского полка Михаил Валейко. 1915–1916 год.

В июне 1924 года назначен комендантом Курска, в 1925-м – начальником Белгородского гарнизона, в 1929-м – окружным военным комендантом Острогожского округа (Воронежская губерния).

Наступил 1937 год. Валейко не избежал маховика репрессий. В июле он был незаконно арестован и сослан в лагерь на Дальнем Востоке, где и умер. В 1958-м по-смертно реабилитирован.

О Михаиле Валейко известно меньше. В начале империалистической войны он был призван. В лейб-гвардии кавалерийского полка дослужился до

изменили идеалам революции. Этому же учили своих детей, на долю которых выпало не меньше испытаний. В 1941-м они вступили в смертельную схватку с армией фашистской Германии. И победили.

Если бы не трагедия в санитарном поезде под Царицыном, Михаил мог бы стать полководцем в Великую Отечественную, у него были все данные. Но этого мне знать не дано, зато я точно знаю: трудовая династия семьи Валейко не прервалась, а продолжается уже более 100 лет.

Начинал ее Владимир Валейко досмотрщиком на таможене. Сын Владимира Максим во время войны строил боевые самолеты, а после до самого ухода на пенсию прокладывал по стране железные дороги.

Эстафету принял племянник Максима и внучатый племянник Владимира и Михаила Валейко Сергей Дешко. Выпускник БИИЖТа (ныне БелГУТ) 1972 года по специальности «инженер-строитель», после окончания института он работал на строительстве железной дороги в Алтайском крае, дорожным мастером в СМП и на других объектах СССР. Затем Сергей Михайлович женился на сибирячке и вернулся в родные края.

В линейно-дорожной дистанции № 552 Волковысского ДЭУ-52 уже более 10 лет трудится трактористом внучатый племянник Владимира и Михаила Петр Дешко.

О Сергее и Петре Дешко «Дороги Беларуси» писали в номере от 22 сентября 2016 года. Я добавлю только, что на них династия наверняка не закончится. Жизнь покажет...



младшего унтер-офицера. Воевал на Западном фронте (территория нынешних Беларуси и Польши). После революции вступил в Красную Армию. Командовал эскадронами, воевал на Восточном фронте против Колчака.

Когда в 1918 году родители Михаила возвращались из эвакуации в родную Беларусь, на одной из железнодорожных станций они узнали в лихом командире

эскадрона своего младшего сына. Просили его бросить армию и поехать с ними. На что он ответил: «Я принял присягу на верность Красной Армии и трудовому народу и ее не нарушу. Буду служить до тех пор, пока не покончим со всеми врагами нашей революции».

Михаил был тяжело ранен, уже будучи на Южном фронте, при обороне Царицына (Волгограда). Ехал в санитарном поезде, на который напали белогвардейцы. Немногочисленная охрана вступила в неравный бой. Лег за пулемет и раненый Михаил. Две атаки удалось отбить, но закончились патроны. Озверевшие гвардейцы ворвались в вагон и шашками рубили раненых, не щадя даже сестер милосердия. Так погиб Михаил...

И Владимир, и Михаил были детьми своего героического времени. Оба до конца жизни не

Инновации

Новая история
бывшего депо

Окончание. Начало на стр. 5

Ведущий инженер лаборатории Алексей Навицкий утверждает: такие технологии нигде в Беларуси больше не используются, только на ОЗТМ. Контроль автоматизирован. Информация поступает в электронном виде, передается в компьютерную систему, хранится на дисках либо жестких накопителях. На обследование одной цистерны уходит около часа. Просвечиваются все сварные соединения. Если обнаруживается брак, изделие отправляется в ремонт. Если брака нет, выдается заключение о пригодности. Персонал облучению не подвергается. Стены рентген-камеры обшиты свинцом пятисантиметровой толщины. Периодически проводится дозиметрический контроль. Превышение уровня излучения ни разу не зафиксировано.

Чтобы не возить цистерны на рентген-контроль из одного цеха в другой, была оборудована еще одна цифровая рентген-лаборатория.

Имеется на заводе также уникальная печь отжига. Ее размеры – 15x4x4 м. На данный момент она единственная в СНГ такого объема. Процедура отжига позволяет снимать напряжение со сварных швов любых конструкций, что необходимо для перевозки грузов под давлением. Рабочий цикл длится 8 часов. Температура нагнетается до 1000 градусов. Одновременно можно обрабатывать два котла. Суточная производительность агрегата – шесть котлов для танк-контейнеров.

На производстве задействованы также две дробеметные камеры. Такой технологии нет ни на одном вагоностроительном заводе, заверяет Денис Бабина. Металл сначала дробеструится и только после этого, очищенный, поступает на сварку, что опять же немаловажно для качества сварных швов.

Понятно, что, обладая таким уникальным оборудованием, завод, помимо изготовления грузового подвижного состава, предлагает ряд сторонних услуг, как то: металлообработка, изготовление изделий и емкостей из металла любой формы и объема под заказ, в том числе по чертежам клиента. Поступает много заказов из России на отжиг металлоизделий. Выполняются также ремонт, освидетельствование и статические испытания всех видов контейнеров. Предлагаются услуги по неразрушающему контролю.

– Производство налаживается, по сути, с нуля, – говорит Денис Сергеевич. – Оборудование дорогостоящее. Такие проекты окупаются, как правило, не за пять лет. Поэтому пока задача-максимум – к концу следующего года выйти на прибыльную работу.

Очень важный для завода вопрос – кадры. Высокотехнологичное производство нуждается не просто в специалистах, а в кадрах высококвалифицированных. Отыскать их в небольшом по численности населении городе Осиповичи очень проблематично.

Сегодня на заводе нужны слесари, сварщики, стропальщики, машинисты крана, дефектоскописты, контролеры ОТК – всего более 10 рабочих специальностей. Есть потребность и в инженерных кадрах: конструкторах, технологах.

ОЗТМ уже сегодня готов принять на работу около 30 человек. По мере расширения производства потребность в кадрах будет увеличиваться.

Директор предприятия подчеркивает, что завод готов брать работников даже без специальности, но заинтересованных в предоставлении работы:

– Мы готовы обучать и переобучать на собственной заводской базе и в Осиповичском профессионально-техническом колледже, повышать разряды. Самое главное, чтобы человек, который к нам придет, старался работать и остался у нас.

Особые надежды руководство ОЗТМ связывает с бобруйским регионом. На прежнем производстве работало немало жителей Бобруйска. Сегодня, когда два города связали скоростные электрички, проблема, как добраться до работы, решается намного проще – всего один час в пути.

Убедительный пример – история бобруйчанина Ильи Чулкова. В 2013 году он пришел работать на завод станочником широкого профиля. Сегодня Илья – электрогазосварщик 5 разряда, освоил работу на всех сварочных роботах.

А началось все с приезда итальянцев, которые монтировали сварочное оборудование. Илья работал вместе с ними, поскольку знает немного итальянский язык. Заинтересовался.

– Живу в Бобруйске. Есть семья. Дочке 13 лет. Но в нашем городе такой работы нет. Вот и приходится ездить. И пока ничего менять не собираюсь. Условия труда здесь очень хорошие. Чистый цех, новое оборудование. Зарботная плата устраивает. Нравится техника. Я работал 9 лет на одном из бобруйских заводов. Есть с чем сравнить. Если кого-то заинтересует, можно приехать посмотреть. Думаю, появится желание устроиться. Сейчас хорошую работу тоже нелегко найти. А здесь труд очень даже творческий. Каждая деталь требует отдельного подхода.

Иногородним или нуждающимся предприятию предоставляет общежитие. Средняя заработная плата по заводу не очень высокая. Но это пока, заверяет директор. Ведь предприятие, по сути, только начинает работать.

На предприятиях отрасли



Заправский коллектив

Не раз наблюдала в Гомельском аэропорту: как только самолет касается взлетно-посадочной полосы, целая группа технических сотрудников и машин спецтранспорта приступает к обслуживанию борта. Среди тех, от кого напрямую зависит безопасность полета воздушного судна, – служба горюче-смазочных материалов Гомельского филиала государственного предприятия «Белавиа».

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Возглавляет ее Виктор Гусак. Свой трудовой стаж он начинал в аэропорту Гомель в 1984 году, после окончания Егорьевского авиационно-технического училища гражданской авиации по специальности «транспортировка и хранение нефти и газа». 19 лет проработал авиатехником по ГСМ третьего, второго, первого класса. Был начальником склада ГСМ, инженером по оборудованию, с 30 марта 2007 года – начальник службы ГСМ.

Коллектив небольшой, здесь трудится всего 14 человек. В его составе – инженер по ГСМ Лариса Кур, которая пришла на работу в Гомельский аэропорт в далеком 1985 году после окончания Киевского института инженеров гражданской авиации; специалист Роман Точилин; авиатехники по ГСМ Николай Социлович, Николай Сайков, Сергей Храпаты, Владимир Шабельник, Виталий Ляхнович, Николай Аношкевич, Владимир Власенко, Владимир Васильев и Александр Кириков; кладовщики Игорь Концевой и Олег Разуванов.

Трудовой стаж большинства работников – от 20 до 30 лет. Все прошли специальную профессиональную подготовку, пятеро сотрудников имеют высшее образование. Все они обладают хорошими профессиональными знаниями и четко представляют процессы, происходящие в топливах, маслах, смазках, спецжидкостях при обеспечении их хранения, контроля качества, транспортировки, заправки ВС. По крупицам передают свой опыт молодым работникам, сре-

ди которых – специалист по ГСМ Роман Точилин, авиатехник по ГСМ Виталий Ляхнович, учат их всем премудростям профессии.

Персонал службы ГСМ в полном смысле слова высококвалифицированный, с большим опытом работы в гражданской авиации. В настоящее время в Гомельском аэропорту обслуживаются также воздушные суда иностранных авиакомпаний. Через Гомель летают «Боинги», «Эйрбасы», «Эмбрайеры» и другие. При этом первостепенное значение придается качественному обеспечению воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами, что является одной из главных составляющих обеспечения безопасности полетов.

Контроль качества авиаГСМ лежит на лаборатории, которая является самостоятельным структурным подразделением. Возглавляет ее Игорь Капкан. Непосредственно определяют физико-химические показатели качества два техника-лаборанта: Инна Шапорова и Ирина Цепляева. Лаборатория ГСМ оснащена современным специальным оборудованием, что позволяет сотрудникам оперативно предоставлять все сведения о качестве применяемых горюче-смазочных материалов.

– Наша служба входит в структурное подразделение филиала, – рассказывает начальник службы ГСМ Виктор Гусак. – Небольшим коллективом мы выполняем сложные и ответственные задачи. В их числе – своевременная и качественная заправка воздушных судов, которые готовятся к вылету, а также обеспечение подразделений филиала горюче-смазочными

материалами, необходимыми для производственной деятельности: эксплуатации авиационной и наземной техники. Мы несем ответственность за прием, проверку соответствия качества ГСМ требованиям нормативной документации, за хранение, подготовку и выдачу их с соблюдением правил и требований охраны труда, пожарной безопасности и охраны окружающей среды.

В ведении службы есть важный объект – склад ГСМ, объем резервуарного парка которого достаточен для бесперебойного топливообеспечения полетов. От производителей нефтепродуктов топливо для реактивных двигателей поставляется по железной дороге на наш подъездной путь и перекачивается на склад по трубопроводу. Затем проводится приемный и аэродромный контроль качества. Окончательный результат даем после проведения лабораторных испытаний. Требования контроля качества топлива в последние годы ужесточились, но принципы подхода остались те же: кондиционность и чистота. Кстати, в аэропорту заправляются как гражданские, так и воздушные суда МЧС РБ.

Отличительная черта работы службы ГСМ – неукоснительное соблюдение трудовой и технологической дисциплины. А высокое качество авиационного топлива и обеспечение своевременной заправки воздушных судов – главные показатели эффективной деятельности коллектива.

На снимке: авиатехники по ГСМ Виталий ЛЯХНОВИЧ, Владимир ШАБЕЛЬНИК и Владимир ВАСИЛЬЕВ, начальник службы ГСМ Виктор ГУСАК, инженер Лариса КУР, техник-лаборант Инна ШАПОРОВА, авиатехники Владимир ВЛАСЕНКО и Николай СОЧИЛОВИЧ, специалист Роман ТОЧИЛИН.

Конкурсы

Красивы, молоды,
талантливы

Более 5 тысяч молодых специалистов трудятся на Минском отделении Белорусской железной дороги. Уже стало доброй традицией проводить среди них шоу-конкурс «Мисс и Лидер Минского отделения». Это популярное среди молодежи творческое состязание в этом году посвящено 155-летию белорусской магистрали. Конкурс позволяет заявить о себе, проявить в творчестве, показать таланты и эрудицию, а также познакомиться с коллегами с других предприятий и узлов.

В этом году на сцене столичного Культурно-спортивного центра красивые и молодые состязались в остроумии, креативности, знании культуры и национальных традиций. Двенадцать девушек и парней представили свои предприятия в парах. Но жюри под председательством заместителя начальника Минского отделения Александра Хорошевича оценивало каждого по отдельности.

За своих коллег и друзей приехали болеть представители столичных вагонного и локомотивного депо, дистанции пути и вагонного участка, транспортной базы и Культурно-спортивного центра, а также Борисовской и Оршанской дистанций пути, Молодеченской дистанции сигнализации и связи, станций Молодечно и Орша. Ощущение шоу им помогли создать любительские коллективы Культурно-спортивного центра и актеры театра юмора «Христофор».

На первом этапе молодые люди в стихах признавались в любви белорусской магистрали, восхищались трудом железнодорожников. Он так и назывался «Тебе в любви я признаюсь, родная магистраль».

Затем участникам предстояло показать знание жизни и быта наших предков, национальных традиций. Этап «Мы родам з Беларусі» проводил журналист Алесь Плотко.

Конкурсантам, облаченным в национальные костюмы, необходимо было найти заданные предметы обихода, издавна использовавшиеся в быту, и рассказать о них на белорусском языке. Все они на фоне изображенного на экране рушника были представлены на сцене – одежда, посуда, музы-

кальные инструменты, символы Рождества и другие. К примеру, на манекене в женском национальном костюме необходимо было показать «намітку», «гарсецік» и «панёву», с мужским – «бріль», «нагавіцы» и «кашулю».

Как призналась режиссер шоу-конкурса Марина Маковеева, на поиск всех этих предметов ушло немало времени и сил. Доставали их в музеях, учебных заведениях. Кто-то приносил из дому или привозил из деревни, где жили бабушки и дедушки.

К сожалению, с заданием справились не все. Хотя Алесь Плотко и жюри по-хорошему удивил электромеханик Молодеченской дистанции сигнализации и связи Алексей Мирошниченко, который не только артистичен, но и хорошо владеет белорусским языком и чувством юмора. Жюри отдало ему максимальное количество баллов.

Высоко отметили знания и образ, созданный секретарем столичного Культурно-спортивного центра Ксенией Шешко. Свой выход на сцену с напарником инженером-технологом локомотивного депо Минск Александром Савичевым девушка сопровождала вокализмом.

Много интересного про белорусскую батлейку рассказала билетный кассир станции Орша Ирина Жукова, а техника участка Борисовской дистанции пути Елену Кондрат назвали «сапраўднай гаспадыняй», которая и предметы обихода хорошо знает, и своего напарника готова поддержать.

С большей уверенностью молодежь выходила на сцену на этапе под названием «Домашнее задание». Конкурсантам необходимо было парами озвучить на железнодо-

рожный лад небольшой фрагмент известного художественного фильма. И у них это получилось отлично. Более того, у некоторых интерпретация была столь удачной и в унисон с действиями и речью героев, что можно было принять ее за оригинал.

Не обошлось, безусловно, и без юмора. К примеру, дуэт Евгения Бабицкого и Елены Кондрат из Борисовской дистанции пути предложил в своей версии озвучки фильма «В джазе только девушки» новое прочтение служебной аббревиатуры ПЧ – «профессиональные чирлидеры» (группа поддержки на спортивных соревнованиях. – **О.О.**).

А вот инженер технического отдела Минского вагонного депо Алексей Дыдышко очень напомнил манеру озвучивания Павла Санаева, известного писателя и кинорежиссера, голосом которого в 1990-е говорили многие герои пиратских копий голливудских фильмов. Кстати, выбор Алексея и его напарницы экономиста Минской базы (транспортной) Екатерины Крицкой пал на фильм «Служебный роман».

В этот вечер по-новому были представлены эпизоды фильмов «Вокзал для двоих», «Приходите завтра», «Любовь и голуби», «Не поддающиеся».

Заключительный этап творческих соревнований прошел под покровительством муз. Конкурсанты блеснули своими талантами в музыкальном, танцевальном, цирковом жанре искусства.



Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

По-хорошему удивил своей дружбой с музой танца Алексей Мирошниченко, который был бесподобен в исполнении «Ча-ча-ча». Большое впечатление на зрителей произвел брейк-данс монтера Оршанской дистанции Владислава Камели и пластический «Ноктюрн о любви» пары Бабицкий – Кондрат из Борисова. Но, пожалуй, настоящим фурором вызвала Ксения Шешко, выступившая в роли композитора. Ее авторская пьеса, а затем исполнение песни I Was Here из репертуара американской певицы Бейонсе никого не оставили равнодушным.

В рамках конкурса оценивалась еще и фотосессия участников. С ее учетом и сложился окончательный результат этого яркого мероприятия. Безусловно, у каждого в зрительном зале были свои фавориты. Но уже в ходе конкурса по оценкам жюри можно было предугадать победителей.

Высший титул «Мисс Минского отделения-2017» заслуженно завоевала секретарь КСЦ Ксения Шешко, кстати, выступавшая под последним номером – 12. «Лидером Минского отделения-2017» стал Алексей Мирошниченко. Вице-мисс и вице-лидером названы Екатерина Крицкая и Александр Савичев. Специальный приз райпрофсожа Минского отделения вручен участникам из Борисова – Евгению Бабицкому и Елене Кондрат.

Мнения

Ребрендинг
узнаваемого
бренда

Не ошибемся, если скажем, что синонимом к слову «стюардесса» может быть слово «красавица». Наши бортпроводники и пилоты и сами по себе красивые, и форма у них красивая. Так было, так есть, так и должно быть впредь, учитывая и ребрендинг, проведенный национальной авиакомпанией «Белавиа». В следующем году пилоты и бортпроводники переоденутся в новую форму.

В номере «ТВ» от 2 ноября мы уже рассказывали о презентации комплектов одежды пяти финалистов конкурса дизайнеров на разработку концепции формы летного и кабинного экипажей. Сегодня публикуем мнения людей, присутствовавших на презентации.

Александра СЕНЬКОВА,

ветеран авиакомпании «Белавиа», стюардесса с 20-летним стажем:

– Смотрела как замороженная. И вспоминала то время, когда пришла работать стюардессой. Было это в 1961 году. Форму нам шил мастер пошивочной мастерской, которая находилась рядом с аэропортом Минск-1, со стороны улицы Брилевской. Летняя была серого цвета, зимняя – синего. Все делалось согласно требованиям Министерства гражданской авиации СССР.

Однажды по примеру Прибалтики мы решили пошить костюмы из ткани джерси с металлическими пуговицами, как, в общем-то, принято в форменной одежде. Это изменение необходимо было согласовать с главным управлением МГА СССР. Но его не утвердили. Металлические пуговицы пришлось снять и заменить обычными.

Замечательно, что теперь вопросы стиля и особенностей форменной одежды решают профессионалы – художники и дизайнеры.

Я по-хорошему позавидовала сегодняшним бортпроводникам. Такая забота дорогого стоит. Уверена, работники авиакомпании оценят это и будут очень достойно представлять Беларусь в мире.

Вадим ПРОКОПЬЕВ,

член жюри, ресторатор:

– Значение этого конкурса нельзя переоценить. Униформа – чрезвычайно важная часть бренда авиакомпании. Белорусских, узнаваемых за рубежом, так мало. «Белавиа» – один из них. Бортпроводники несут по всему миру представление о стране. В каждом аэропорту отмечают, как они выглядят, во что одеты.

Отрадно, что «Белавиа» стремится стать современной. Широкое обсуждение в интернете – несомненно, правильный подход. Включение в жюри не только представителей авиакомпании тоже правильное решение.

Россия

Без кондуктора? Легко!

Из-за сокращения штатов в троллейбусах Пензы стало меньше кондукторов, а в салонах появились предупреждающие объявления. Теперь пассажиры оплачивают проезд водителю при входе в салон через переднюю дверь.

По информации Tr.ru, в перспективе планируется оснастить подвижной состав валидаторами или монетоприемниками для оплаты проезда.



«Мерседесы» – сельским детям

Новые школьные автобусы отправились в районы Астраханской области. Ключи от Mercedes Benz Sprinter вручили представителям 19 сельских школ региона.

Как сообщает сайт правительства Астраханской области, транспорт, подаренный благотворителем – АО «Каспийский трубопроводный консорциум-Р», имеет ремни безопасности, противоскользкое напольное покрытие, модули навигации ГЛОНАСС. Для безопасности подвижной состав оборудован ограничителями скорости – до 60 км/ч, а также устройством, блокирующим движение при открытой двери. Каждый автобус вмещает 22 пассажира.

Уходят от «налички»

Тюменская транспортная система расширила пилотный проект по оплате проезда банковскими картами в городском транспорте. Терминалы, установленные на 590 городских автобусах большого класса, принимают к оплате бесконтактные банковские карты, а также носимые устройства с NFC-чипом (часы, брелоки и т.д.). Поддерживаются платежные сервисы ApplePay, SamsungPay, AndroidPay.

На всех автобусах есть круглые стикеры, которые информируют о приеме банковских карт. В течение декабря для держателей бесконтактных Mastercard проезд будет стоить на пять рублей дешевле.

Эстония

У природы есть плохая погода

Украина

Скоростная до Киева доведет

Скоростную железную дорогу из Киева в Одессу построят в ближайшие 5–10 лет, приводит REGNUM заявление министра инфраструктуры Украины Владимира Омеляна в ходе пресс-конференции в Европейской бизнес-ассоциации.

Железная дорога будет построена по европейскому стандарту – шириной 1,435 тыс. мм. Ее стоимость составит около 1–2 млн евро за один километр. В целях реализации проекта рассматривается либо привлечение инвесторов для совместной работы с Украинской железной дорогой, либо передача полностью в частные руки иностранных инвесторов.

Ориентировочная стоимость билета для населения составит 500–700 гривен, время в пути – около двух часов. Сегодня поезда из Киева до Одессы едут от 7 до 13 часов, а если добираться самолетом, то кратчайшее время в пути составляет 1 час 20 минут.

Азербайджан

Второй пошел по БТК

Из Турции в Азербайджан по железной дороге с 32 контейнерами и 650 тоннами груза отправился поезд Баку – Тбилиси – Карс (БТК). Первый же грузовой состав по новой стальной магистрали вышел из казахстанского Кокшетау 24 октября. Он состоял из 32 вагонов, груженных зерном.

Железная дорога Баку – Тбилиси – Карс построена на основе азербайджано-грузино-турецкого межгосударственного соглашения. На начальном этапе объем грузоперевозок будет находиться на уровне 6,5 млн тонн грузов. Также будет перевозиться до одного миллиона пассажиров, сообщает информгентство TREND.

Казахстан

16 станций, 13 мостов...

Открыто движение по вторым путям на железнодорожном участке Алматы – Шу и путепроводу через железную дорогу на автотрассе Алматы – Чемолган.

Вторые пути протяженностью 113 км построены в кратчайшие сроки – за два года. Модернизировано 16 станций, сооружено 13 мостов и путепроводов, проведено 156 км линий электроснабжения, возведена производственная инфраструктура.

Как сообщает пресс-служба АО «НК «Казакстан темір жолы», запуск вторых путей в четыре раза увеличит пропускную способность одного из самых напряженных участков сети, откроет новые возможности для развития транскзахстанских маршрутов, ускорит движение поездов, расширит коммуникационные связи между регионами страны.



Литва

А лидер кто? Подписи поставлены

Международный союз автоперевозчиков (IRU) представил данные об использовании книжек TIR в январе – сентябре этого года. Литва заняла в отчете традиционно высокое место среди 71 страны-участницы.

Информгентство «Балтийский курс» сообщает, что в Литве прижился один из наиболее прогрессивных инструментов этой системы – модуль TIR-EPD, позволяющий упростить процедуру приобретения книжек TIR и уменьшить стоимость каждой на 2,14 евро.

По данным IRU, в стране в январе – сентябре этого года через модуль TIR-EPD были декларированы 22 042 книжки TIR. По этому количеству литовские перевозчики в Европейском союзе уступают только соседям-полякам.

Находящаяся в госуправлении литовская железнодорожная компания Lietuvos gelezinkeliai подписала трехгодичный договор с Белорусской нефтяной компанией (БНК) о перевозке нефти и нефтепродуктов. Компания не раскрывает предусматривающиеся к перевозке объемы грузов, мотивируя это коммерческой тайной.

По информации LETA/BNS, в январе – октябре этого года выручка Lietuvos gelezinkeliai составила 359,2 млн евро доходов, или на 7,5% больше, чем за аналогичный период 2016-го. С начала этого года объем грузовых перевозок вырос до 43 млн тонн, что на 8,3% выше, чем за такой же период прошлого.

Судоходная компания Linda Line, под брендом Linda Line Express обслуживающая линию Таллинн – Хельсинки скоростным катамараном Karolin, с 27 ноября завершила нынешний сезон. Причина – плохая погода.

– Вновь встретимся весной 2018 года. Приносим извинения всем, кто уже забронировал билеты. По желанию заказчика мы перенаправим пассажиров на рейс компании Eskero Line или вернем деньги, – приводит LETA/BNS сообщение перевозчика.

Против СПИДа



1 декабря, во Всемирный день борьбы со СПИДом, Министерство здравоохранения Республики Беларусь опубликовало данные, согласно которым на 1 ноября в нашей стране насчитывалось более 18 тысяч ВИЧ-инфицированных.

Показатель заболеваемости с января по октябрь составил 20,5 на 100 тысяч населения и сопоставим с аналогичным показателем 2016-го – 20,8 на 100 тысяч. За весь период наблюдения в Беларуси зарегистрировано 24 164 случая ВИЧ-инфекции, из них за 10 месяцев этого года – 1946 случаев (в 2016-м – 1978).

В мире, согласно глобальной статистике Объединенной программы ООН по ВИЧ/СПИД (ЮНЭЙДС), живет более 36 миллионов инфицированных. Кампания против ВИЧ в нынешнем году проходит под девизом «Мое здоровье, мое право» и посвящена праву на здоровье и тем трудностям, с которыми сталкиваются люди, затронутые проблемой ВИЧ/СПИД в разных странах.

За годы противодействия эпидемии в мире достигнуты значительные результаты: количество людей, ежегодно заражающихся ВИЧ, за последние 15 лет уменьшилось с 3,1 млн до 2 млн; число новых случаев заражения среди детей, рожденных ВИЧ-положительными женщинами, сократилось вдвое.

Сегодня в Беларуси превалирует половой путь передачи ВИЧ. На его долю приходится 77,1%, или 1500 новых случаев, зарегистрированных в стране в этом году. По мнению экспертов, активизация данного способа передачи ВИЧ на протяжении ряда последних лет свидетельствует о том, что люди либо не знают о мерах профилактики инфекции, либо пренебрегают ими, полагая, что ВИЧ-инфекция имеет отношение только к определенным группам населения, с которыми человек себя не соотносит.

Специалисты напоминают о необходимости тестирования, так как ранняя диа-

гностика ВИЧ-инфекции способствует более эффективному лечению, повышению качества жизни людей, живущих с ВИЧ, и уменьшению факторов риска передачи инфекции другим людям. В рамках кампании «Касается даже тех, кого не касается» в Беларуси население активно привлекается к тестированию и самотестированию. Всем ВИЧ-положительным пациентам назначается специфическое лечение и бесплатно предоставляются лекарственные средства для антиретровирусной терапии. Количество их на сегодня составляет 9990 человек, из которых 206 – дети до 14 лет. Медики подчеркивают: вовремя начав лечение и следуя всем указаниям врача, люди с ВИЧ могут прожить долгую и полноценную жизнь.

Как отмечает Минздрав, Беларусь достигла значительных результатов в области профилактики передачи ВИЧ от матери к ребенку. В июне прошлого года в Нью-Йорке (США) постоянному представителю Беларуси при ООН вручили свидетельство Всемирной организации здравоохранения, фиксирующее, что в нашей стране официально подтверждено предотвращение передачи от матери к ребенку ВИЧ-инфекции и сифилиса. За 10 месяцев года в республике родился только один ребенок с ВИЧ-инфекцией. Беларусь стала первой и единственной страной в Европе, получившей подобное удостоверение.

СПРАВОЧНО

Глобальные критерии и процедура удостоверения полного искоренения передачи от матери к ребенку ВИЧ-инфекции и сифилиса были разработаны ВОЗ в 2014 году. Нынешняя церемония празднования достижений стран в этой области стала второй по счету. Помимо Беларуси, сертификаты были вручены Таиланду – за аналогичные достижения, Армении – за элиминацию передачи от матери ребенку ВИЧ-инфекции, Республике Молдова – за искоренение передачи от матери к ребенку сифилиса. Ранее подтверждение успешной ликвидации передачи ВИЧ-инфекции и сифилиса от матери ребенку также было получено Кубой.

Людмила НОВИК,

врач-валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

МЧС информирует



Меняем сигареты на конфеты

В рамках второго этапа республиканской акции «Не прожигай свою жизнь!» работники МЧС посетили рестораны, кафе и бары общественного питания, где рассказывали гражданам об основных причинах пожаров и призывали быть более бдительными в повседневной жизни в обращении с огнем и другими потенциальными источниками пожара.

Совместно с активистами БМООСП работники МЧС Партизанского района в кафе «София Гранд» и Fresh Cafe предложили всем посетителям обменять их сигареты на шоколадные конфеты. При этом рассказали, какую опасность несет в себе непотушенный окурочек или спички, какими могут быть последствия курения в постели в нетрезвом состоянии. Граждане получили в подарок не только информационные буклеты, но и пособие «Мобильное приложение МЧС Беларуси: Помощь рядом», которое сегодня является информационным ресурсом для быстрой ориентации в экстренной ситуации.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС

Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

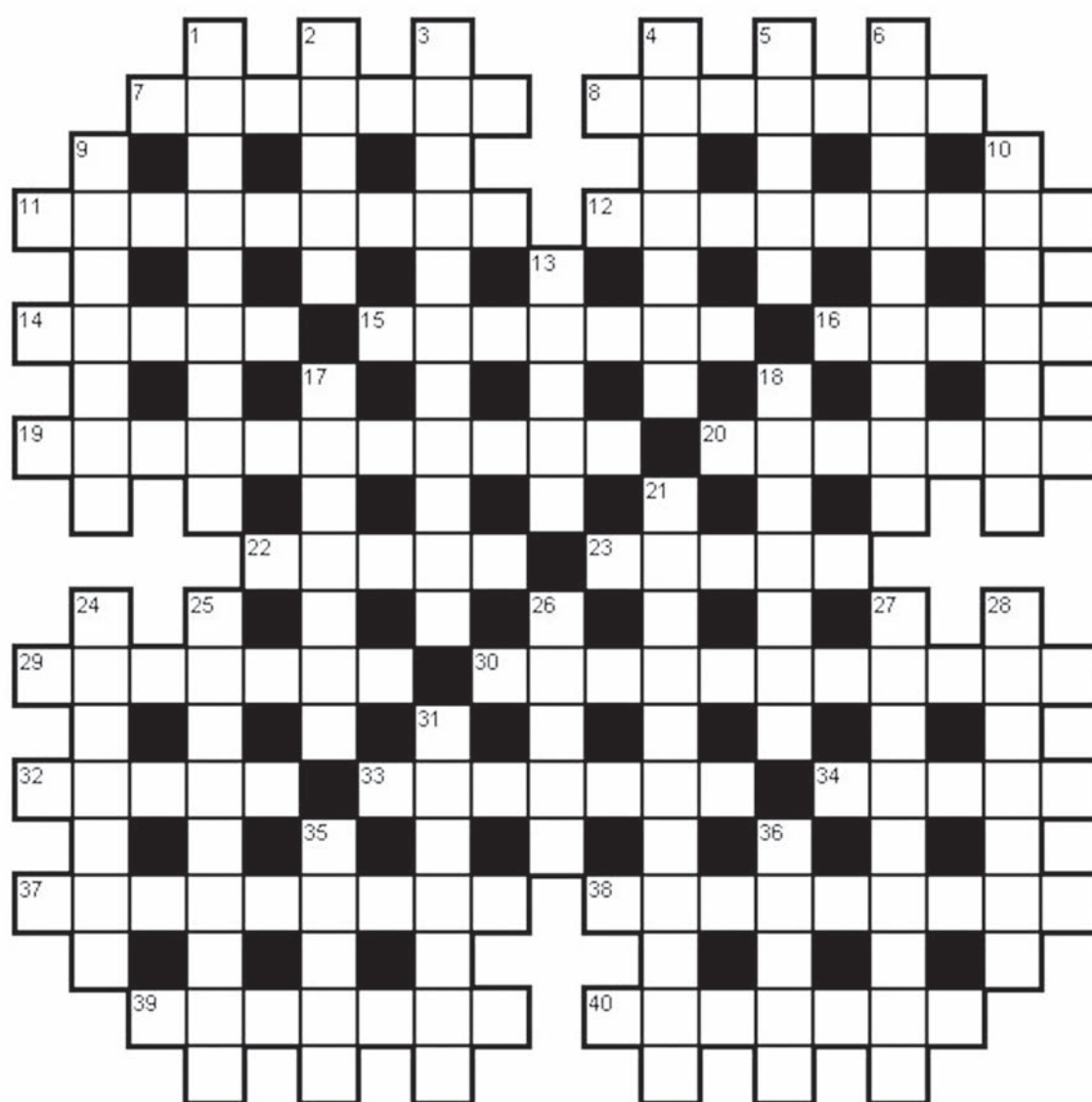
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Астроном. 8. Артиллерийское подразделение. 11. Драматург, автор пьес «Гибель эскадры» и «Платон Кречет», лауреат Ленинской премии. 12. Древнерусский город, центр земли уличей. 14. «Уронили мишку на пол, оторвали мишке лапу» (автор). 15. Воинское звание. 16. Человек с темно-русыми, каштановыми волосами. 19. Переход вещества из газообразного состояния в жидкое или твердое. 20. Исполин, богатырь. 22. Столица этого азиатского государства – Дамаск. 23. Состоятельный человек. 29. Артистка, сыгранная Любовью Орловой в кинокомедии «Весна». 30. Смягчение ударов, толчков, резких колебаний. 32. Бальный танец. 33. Домашняя неприязнительная, несколько небрежная одежда. 34. Стук подкованных копыт. 37. Приспособление для переноски воды в ведрах. 38. Участок, где культивируются древесные растения. 39. Спортивная разновидность кеглей. 40. Карточка, где указаны все регалии и телефоны делового человека.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Шведский минералог и химик, открыл (1751 г.) никель. 2. Толстый кусок обжаренного мяса. 3. Твердые носки балетных туфель. 4. Все снасти судна. 5. Во что превратил свое сердце горьковский Данко? 6. Активный период жизнедеятельности растений. 9. Соцветие кукурузы. 10. Чтец чужих мыслей. 13. Овощ с наибольшим округлым или продолговатым корнем красного цвета. 17. Типографский латинский шрифт с округленными контурами. 18. Влечение, стремление к осуществлению чего-либо, обладанию чем-нибудь. 21. Рана, поломка. 24. Мужской голос. 25. Настоящая фамилия писателя Демьяна Бедного. 26. Родственное пчеле насекомое с толстым мохнатым тельцем. 27. Кухонный прибор. 28. То же самое, но пишется по-другому. 31. Предмет пляжной мебели. 35. Потенциальная идея. 36. В работе: улучшение, в психике: ухудшение.

ОТВЕТЫ

По горизонтали: 7. Шезлонг. 8. Батарея. 11. Кречет. 12. Киев. 14. Мишка. 15. Полковник. 16. Русый. 19. Плавление. 20. Гигант. 22. Дамаск. 23. Богач. 29. Любовь. 30. Амортизатор. 32. Вальс. 33. Футболка. 34. Копытца. 37. Ведро. 38. Пятачок. 39. Кегельшпиль. 40. Карточка.

По вертикали: 1. Берцелиус. 2. Стейк. 3. Рекуперация. 4. Такелаж. 5. Факел. 6. Лепесток. 7. Батарея. 8. Балет. 9. Цветок. 10. Теннис. 11. Платон. 12. Новгород. 13. Редис. 14. Антика. 15. Желтая. 16. Полюс. 17. Шрифт. 18. Влечение. 19. Никель. 20. Судно. 21. Рана. 22. Мужской. 23. Пчелка. 24. Мужской. 25. Бедный. 26. Пчелка. 27. Кухонный. 28. Пишет. 29. Другой. 30. Предмет. 31. Идея. 32. Улучшение.



Коллектив «Транспортного вестника» скорбит и выражает искренние соболезнования администратору сетей редакции Алексею Войтову в связи с постигшим его горем – смертью МАТЕРИ.

Конкурс

МИСС «ТВ»-2017



Почти 10 лет Наталья ПОНИМАШ трудится в отделе правовой и кадровой работы УГП «Гродненское троллейбусное управление». Работала инспектором по кадрам, старшим инспектором, юрисконсульт, а в апреле 2016-го стала ведущим специалистом по кадрам.

Наталья – счастливая мама троих сыновей: Александру – 17 лет, Максиму – 11, а Тихону скоро исполнится три годика. Спустя четыре месяца после его рождения Наталья вышла на работу, а в декретный отпуск по уходу за ребенком ушел муж Андрей. Когда младший сын пошел в детский сад, Андрей обучался новой профессии – водителя троллейбуса. 5 декабря у него был первый рабочий день.

На наш электронный адрес tv@telecom.by присылайте фотографии красавиц, работающих на предприятиях отрасли, и короткий рассказ о них: имя, фамилия, должность, место работы, несколько слов об отношении к своим обязанностям, к жизни, об их интересах.

Отправив информацию, обязательно позвоните по телефону (017) 294-02-80 (заместитель главного редактора Юлия Беккер) и уточните, получили ли мы ваше письмо.

Дела семейные

На базе государственного учреждения «Гомельский областной Дом учащихся и работников учреждений профессионального образования» прошел районный этап областного конкурса «Лучшая молодая семья 2017 года». В нем приняла участие и семья слесаря по ремонту подвижного состава локомотивного депо Гомель Дмитрия Мельника.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТВ»

За почетный титул в этот раз боролось пять семей: Сорокины (Гомельский химический завод), Станиславовы (Гомельский домостроительный комбинат), Домино (средние школы № 17 и 22), Покровские (Центр социального обслуживания населения) и Мельники (локомотивное депо Гомель).

Что и говорить, соревнование было не из легких. В фойе Дома уча-

Серебро – у Мельников

щихся и работников учреждений профессионального образования разместилось пять экспозиций, в которых участники конкурса не просто поделились частичкой своего дома, но и раскрыли некоторые тайны семейных реликвий. Вот, к примеру, железнодорожная семья Мельников встречала зрителей в национальных белорусских костюмах. А фирменную выпечку мамы Лизы сыновья – 8-летний Егор и 5-летний Артем – предлагали попробовать всем желающим.

На сцене конкурсанты представили творческую визитку, поборолось за звание самых умных в интеллектуально-семейной викторине, соревновались в командной борьбе, изготавливая костюмы для детей из подручных материалов, демонстрировали свои способности в марафоне талантов. И ребята не отставали от взрослых, стараясь делать все, что от них зависело.

Участие группы поддержки каждой из команд также оценивалось жюри, поэтому предприятия подошли к этому вопросу с особым энтузиазмом. Цветные ладошки на палочках и шарики в форме сердец, чирлидеры в народных костюмах и железнодорожной форме – фантазия

болельщиков не ограничивалась заурядными идеями.

Членам жюри пришлось нелегко: все участники выделялись своей оригинальностью и были достойны победы. Заместитель главы администрации Советского района Елена Герасченко отметила, что каждая семья уже является победителем и образцом для подражания только потому, что смогла совместить профессиональную деятельность, домашние дела и участие в конкурсе, а председатель районной организации РОО «Белая Русь» Лариса Елисеева подчеркнула неоспоримый героизм каждой пары.

По итогам конкурса звание «Лучшая молодая семья 2017 года» разделили семьи Сорокиных и Станиславовых. Второе место и звание «Мы самая дружная семья» – у наших железнодорожников. Также семья Мельников получила специальный приз от радио 107,4 FM и приглашение принять участие в одной из программ.

– Горящие глаза наших детей во многом помогали в самые ответственные моменты, – признался после подведения итогов Дмитрий Мельник.

Фотофакт

С января 2018 года завод Renault Trucks в Лионе начнет пилотную программу с использованием технологии дополненной реальности для контроля работы двигателей. На прошедшей с 21 по 25 ноября в городе 14-й Международной транспортной выставке Solutrans посетители стенда Renault Trucks смогли представить себя на месте механика, примерив очки дополненной реальности, которые воспроизводят оцифрованные детали мотора для более четкого контроля за качеством двигателей стандарта Евро-6. Гости выставки смогли также оценить технологию металлической 3D-печати, которую инженеры Renault Trucks используют в процессе производства двигателя.



Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

Учредители: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Департамент «Белавтодор», Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник»

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

Редакционная коллегия: Виноградова Е.Е.; Короткевич Н.М. – начальник УГАИ УВД Миноблисполкома; Костин В.Б. – директор Департамента по авиации; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Ринг В.И. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций; Шульга Г.И. – первый заместитель генерального директора РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

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

Адрес редакции: ул. Чапаева, 5, 220034, Минск

Телефоны:

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

Индекс 64121

Подписано в печать 06.11.2017
Объем 4 п.л. Тираж месяца 17 235 экз. Заказ 4551.
Цена свободная.

Собственные корреспонденты:

Брест	(044) 480-50-59
Витебск	(0212) 55-63-66, 63-44-69
Гомель	(0232) 75-16-36
	(0232) 60-02-51
Гродно	(0152) 78-90-94, 68-05-98
Могилев	(0222) 70-27-23
	(0222) 24-77-14
Светлогорск	(02342) 5-04-41
Южный федеральный округ России	(10-7-988) 31-61-747

ISSN 1993-260X

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

