

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

18 января 2018 г., четверг, № 3 (6010)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Строительство идет по графику

Заместитель премьер-министра Республики Беларусь Анатолий Калинин во время рабочей поездки в Могилевскую область ознакомился с ходом работ по строительству мостового перехода через Сож в Славгородском районе.

Алексей ПЕКУН

По словам вице-преьера, на этот год предусмотрено выполнить все основные работы на объекте, а в 2019-м – ввести мостовой переход в эксплуатацию.

– Этот мост соединит два района – Славгородский и Краснопольский, обеспечив между ними бесперебойное круглогодичное сообщение, улучшив логистику транспортного сообщения с выходом на приграничные районы России. Также это позволит более эффективно использовать сельскохозяйственные угодья, повлечет за собой более активное развитие социальной инфраструктуры, предпринимательства, фермерства и туризма на территории, ранее отрезанной Сожем, – приводит БЕЛТА слова Анатолия Николаевича.

В настоящее время на строительстве мостового перехода освоено около 17 млн рублей. На объекте уже устроены все опоры, установлены в проектное положение металлические фермы, перекрывающие русловые пролеты. Ведутся работы по монтажу балок поименных пролетов, продолжается возведение подходов.

По словам Анатолия Калинина, в стадии обсуждения находится и вопрос строительства дороги с твердым покрытием вместо грунтовой, которая пока напрямую связывает Славгород и Краснополье.

В числе планируемых к реализации серьезных строительных проектов в регионе вице-премьер также назвал реконструкцию участка дороги на выезде из Могилева на Чаусы: «Этот узкий участок планируется расширить, что позволит создать более безопасный и комфортный трафик движения».

Мечтал и стал. Водителем

45 лет трудится в филиале «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» Василий ДВОРНИКОВ.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Начинал он свою трудовую деятельность учеником автоэлектрика, но уже тогда мечтал стать водителем автомобиля. Через четыре года 22-летний Василий сел за руль своего первого МАЗа. Тогда он еще не знал, что с автобусным парком № 3 будет связана вся его трудовая биография.

Только в прошлом году на междугородных перевозках Василий Михайлович выполнил около 200 рейсов. По словам директора предприятия Елены Метельской, он один из самых ответственных, трудолюбивых, высокопрофессиональных водителей, настоящий мастер своего дела, у которого многим есть чему поучиться, например, как постоянно поддерживать автомобиль в отличном состоянии.

– Таких водителей, как Дворников, отдавших предприятию несколько десятилетий своей трудовой жизни, в нашем коллективе – порядка ста человек, – говорит Елена Метельская. – Многие из них, как и Василий Михайлович, награждены нагрудным знаком «Золотой» с логотипом ОАО «Гомельоблавтотранс», нагрудным знаком «За работу без аварий» I степени, нагрудным знаком отличия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Ганаровы транспартнік».



Прямая линия

20 января 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



МИСС «ТВ»-2017

На нашем сайте transport-gazeta.by идет голосование за представительниц прекрасной половины отрасли, чьи фото были опубликованы в прошлом году в рамках конкурса «Мисс «ТВ».

Голосовать можно раз в день с одного IP-адреса.

Заходите, смотрите, голосуйте!

Деньги для местных дорог

Четыре миллиона евро из средств Еврокомиссии поступят на ремонт трасс в районе Августовского канала

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Второй этап конкурсного отбора проектов трансграничного сотрудничества «Польша – Беларусь – Украина-2014–2020» проходил в условиях жесткой конкуренции: в нем участвовал 61 проект, и только 18 получили финансирование. Как сообщается на сайте Гродненского областного исполнительного комитета, из шести заявленных проектов от Гродненского района четыре получили финансирование в размере 4 миллионов евро.

Деньги будут направлены на ремонт участков дорог Ратичи – Сопоткин, Сопоткин – Соничи, Соничи – Василевичи и Василевичи – Осташа. Общая протяженность обновленных

дорог составит 21,8 километра, рассказала начальник производственного отдела КУП «Гродноблдорстрой» Марина Кирилло. На этих дорогах будет уложено новое асфальтобетонное покрытие, появятся современные автобусные остановки, велосипедные и пешеходные дорожки, в населенных пунктах установлено освещение.

Напомним, ранее уже был реконструирован участок дороги от деревни Подлабенье до Ратичей протяженностью 11 километров благодаря реализации проекта трансграничного сотрудничества «Польша – Беларусь – Украина», а также построена новая дорога Н6049 Ратичи – Гиновичи – Польные Богатыри протяженностью более 7 километров.

Из досье «ТВ»

Общей целью Программы трансграничного сотрудничества «Польша – Беларусь – Украина 2014–2020» является поддержка трансграничных процессов развития в приграничных регионах Польши, Беларуси и Украины. Стратегия программы отвечает за национальные и региональные стратегии социально-экономического развития, которые должны быть реализованы посредством выполнения ее стратегических целей. Программный документ-2014–2020 устанавливает три стратегические цели Европейского инструмента соседства трансграничного сотрудничества (ЕИС ТТС 2014–2020) для трансграничных мероприятий:

Содействие экономическому и социальному развитию в регионах по обе стороны общих границ.

Решение общих проблем в сфере окружающей среды, общественного здоровья, защиты и безопасности.

Содействие созданию лучших условий для обеспечения мобильности людей, товаров и капитала.

Программный документ Европейской комиссии поддержки ЕИС ТТС (2014–2020) также содержит список 10 тематических целей, среди которых страны-участницы могут выбрать четыре для мероприятий в рамках ТТС.

Ради жизни

Безопасность – главная задача

Как сообщила пресс-служба Совета Министров, 11 января под председательством заместителя премьер-министра Беларуси Анатолия Калинина состоялось заседание Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь. На заседании были рассмотрены вопросы медицинского обеспечения безопасности дорожного движения и реализация плана мероприятий по профилактике детского травматизма в Беларуси на 2014–2018 годы в части, касающейся дорожно-транспортного травматизма. В работе комиссии принял участие первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко.

Алексей ПЕКУН

Как подчеркнул в ходе заседания Анатолий Калинин, решению вопросов обеспечения безопасности дорожного движения уделяется значительное внимание на уровне правительства:

– В стране насчитывается 4,2 млн транспортных средств (за 10 лет их число выросло более чем на 33%), растут транзитные автоперевозки – рост автомобилизации предъявляет серьезные требования к вопросам организации безопасного дорожного и пешеходного движения в населенных пунктах Беларуси. Несмотря на увеличение интенсивности движения, в 2017 году (по сравнению с 2016-м) в Беларуси не допущен рост смертности в результате ДТП, а снижение травматизма составило более 9%.

Говоря о реализации плана мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, Анатолий Калинин подчеркнул, что сокращение такого травматизма – первостепенная задача всех органов государственной власти:

– В последние годы была достигнута положительная динамика по снижению детского травматизма во время дорожного движения. Вместе с тем по итогам 2017 года при уменьшении количества ДТП с участием детей на 10% возросло число погибших в них ребят – с 18 до 21.

Вице-премьер затронул и такую тему, как прохождение водителями медосмотра:

– Многие участники дорожного движения не проходят медосмотр. Отсутствие

ответственности за несвоевременное прохождение обязательного медицинского переосвидетельствования позволяет игнорировать периодичность прохождения такого обследования. В свою очередь, недостаточный медицинский контроль за состоянием водителей создает предпосылки для участия в движении людей, имеющих заболевания и противопоказания.

В 2016–2017 годах 12 водителей из-за имеющихся заболеваний умерли во время движения, привел цифры Анатолий Калинин.

В ходе мероприятия участники заседания на основе наработанного опыта определили дальнейшие пути профилактической работы, обсудили имеющиеся проблемы, а также выработали пути межведомственного взаимодействия по их решению.

На заседании комиссии принято решение о доработке проекта Концепции развития велосипедного движения в Беларуси, а также перспективах развития транспортной инфраструктуры Минска, включая реализацию проекта по созданию интеллектуальной транспортной системы столицы.

По результатам обсуждения даны поручения Минскому горисполкому совместно с заинтересованными государственными органами сформировать рабочую группу и разработать концепцию развития столичной транспортной системы с детальным планом мероприятий по ее реализации. Данный вопрос будет дополнительно рассмотрен на заседании комиссии в первом полугодии нынешнего года.

Законодательство

Передадут систему

11 января на Национальном правовом интернет-портале pravo.by опубликован Указ Президента Республики Беларусь № 14 «О системе динамического взвешивания», принятый в целях совершенствования порядка осуществления контроля за проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

Алексей ПЕКУН

Документ предусматривает передачу системы динамического взвешивания, созданную в рамках реализации проекта «Усовершенствование и модернизация автомобильной дороги», в оперативное управление госучреждению «Белавтострада». Напомним, она была создана в рамках реконструкции автодороги М5 Минск – Гомель за счет кредита Всемирного банка.

В соответствии с указом ГУ «Белавтострада» обеспечивает надлежащее функционирование данной системы, производит сбор, обработку и хранение сведений о транспортных средствах, зафиксированных ею, а также передает эти сведения ГУ «Транспортная инспекция». В свою очередь, Транспортная инспекция использует данную информацию при осуществлении контроля за проездом ТКТС.

Как предписывает документ, Министерство транспорта и коммуникаций должно утвердить регламент взаимодействия «Белавтострады» и Транспортной инспекции, а Совмин – предусмотреть ежегодное финансирование «Белавтострады» для обеспечения работы системы.

Планы

К нам летит лоукостер

Российская авиакомпания-лоукостер «Победа» в ноябре прошлого года получила допуск от «Росавиации» к регулярным рейсам в Беларусь, а в декабре прошла аккредитацию на полеты по направлениям Санкт-Петербург – Минск и Москва – Гомель в соответствии с авиационными правилами Беларуси.

Как прокомментировал директор Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Владимир Костин, авиакомпания «Победа» выполнила все необходимые условия для аккредитации. Следующим шагом станут переговоры с Национальным аэропортом Минск и авиакомпанией «Белавиа» на предмет согласования расписания и заключения договоров с обслуживающими организациями.

Как часто российская авиакомпания будет летать в Минск и Гомель, пока неизвестно.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Качество

Пересадка – не помеха

Более 8,5 тысячи пассажиров перевезено белорусской магистралью в пересадочном сообщении Минск – Брест – Варшава с момента его открытия 10 декабря 2017 года. Более 6 тысяч человек воспользовались маршрутом в декабре и порядка 2,5 тысячи – в первой декаде января 2018-го.

По информации пресс-центра БЖД, новое сообщение появилось в целях совершенствования транспортного обслуживания пассажиров в рамках двустороннего сотрудничества между Белорусской железной дорогой и АО «ПКП Интерсити» (Польша).

Если билеты приобретаются в Беларуси, необходимо оформить два проездных документа: от Минска до Бреста и от Бреста до станции

назначения в Польше. Таким же образом необходимо действовать при следовании в обратном направлении. Если билет покупается в Польше, оформляются один проездной документ на весь путь следования и две плацкарты с указанием конкретного места в поездах.

Проездной документ можно приобрести и через интернет. На поезд № 728/727 Брест – Минск – Брест предоставляется услуга электронной регистрации на про-

езд. На поезде № 128/127 Варшава – Брест – Варшава следует получить оплаченный билет в кассе.

Пересадка пассажиров осуществляется на одной платформе Варшавской стороны вокзала станции Брест-Центральный. Пограничный и таможенный контроль проводится непосредственно в составе поезда Польских железных дорог.

Приобрести проездные документы (билеты) на проезд в международном сообщении можно

в пунктах продажи Белорусской железной дороги, осуществляющих их оформление до станций Западной Европы, перечень которых размещен на сайте магистрали.

К слову, белорусские железнодорожники в целях повышения привлекательности пассажирских перевозок и удовлетворения спроса на проезд в республиканском сообщении осуществили ряд проектов. В частности, предлагают новую услугу по одновременному оформлению проезда в прямом смешанном сообщении железнодорожным и автомобильным транспортом по маршрутам: Минск – Брест – Каменец и обратно, Гомель – Муляровка – Петриков и обратно.

Из столицы до Каменца (Брестская область) пассажиры доби-

раются на поезде № 607 Минск – Брест и автобусным рейсом № 379 Брест – Каменец. Пересадка в автобус осуществляется на пригородном железнодорожном вокзале в городе над Бугом. В обратном направлении билеты на автобусный рейс № 384 Каменец – Брест и поезд № 652 Брест – Минск можно одновременно оформить в кассах автостанции «Каменец» с аналогичной пересадкой в Бресте.

По маршруту Гомель – Муляровка – Петриков и обратно в необходимый пункт можно добраться на поезде № 609/610 Гомель – Гродно – Гомель и автобусе № 201 Муляровка – Петриков – Муляровка. Проезд можно оформить в любой билетной кассе Белорусской железной дороги, оборудованной системой продажи проездных документов «Экспресс».

Дата

Восточные ворота. Орша

Ровно 115 лет назад, в начале января 1903 года (по новому стилю), была сдана в эксплуатацию линия Витебск – Жлобин, входящая в состав Риги-Орловской железной дороги. Она прошла через Оршу, что привело к созданию здесь настоящего транспортного узла. Сегодня он является одним из крупнейших на Белорусской железной дороге и вносит значимый вклад в деятельность магистрали. Его по праву называют восточными воротами нашей страны, откуда поездами можно попасть практически в любой крупный город Беларуси.

Впервые через Оршу железнодорожная линия Смоленск – Минск Московско-Брестской магистрали пролегла в ноябре 1871 года. Она привела к появлению соответствующей инфраструктуры, в том числе служебно-технических зданий станции: депо подвижного состава, телеграфной и врачебной служб, а также движения и пути. Благодаря возникновению железнодорожной станции город получил отличную шоссейную дорогу, вдоль которой начали быстро формироваться жилые массивы.

К началу XX века станция Орша стала важным пунктом сообщения Москва – Брест, имеющим достаточную перерабатывающую способность. Проведение здесь еще одной линии (Витебск – Жлобин) привело к созданию железнодорожного узла, состоящего уже из двух станций – пассажирской и грузовой, принадлежавших двум разным дорогам: Московско-Брестской и Риги-Орловской. Еще до начала открытия новой линии они заключили договор о совместном

насчитывающий 15 тысяч жителей и не так много промышленных предприятий, где трудилось не более 200 человек, имел пристань для погрузки хлеба и леса.

С образованием узла появились и новые сооружения и объекты. К слову, более чем столетие назад он был спроектирован с учетом далекой перспективы. В результате первоначальные сооружения без существенных переделок долгое время органически были интегрированы в узел кольцевого типа. При этом обновлялось техническое вооружение для переработки поездов, выполнения грузовой работы и обслуживания пассажиров, непрерывно совершенствовался перевозочный процесс.

Сегодня современные реалии диктуют новые, повышенные требования к техническим средствам, скоростям, объемам и условиям перевозок грузов и пассажиров. Безусловно, это касается и Оршанского железнодорожного узла, который ежедневно принимает около 75 грузовых составов, обслуживает более 5–6 тысяч пассажиров. К тому же увеличение потока и длины грузовых поездов, следующих через Оршанский узел из Российской Федерации в направлении

приемо-отправочных путей парка увеличилась, а новая четная горловина станции теперь имеет удобную путевую развязку, позволяющую принимать поезда с любого из шести примыкающих к станции направлений во все ее парки, а также на станцию Орша-Западная. Кроме того, в парке внедрено продольное секционирование системы наружного освещения парка, управление которым производится по GSM-каналу.

На станции действует и ряд других современных систем и технологий, в том числе в пассажирском хозяйстве. К примеру, поездку в пригородном сообщении можно оплатить с помощью терминалов для приобретения билетов на поезда региональных линий экономкласса. Уточнить расписание поездов буквально за несколько секунд позволяет терминал справочной информации в режиме онлайн, установленный в 2017 году. К услугам пассажиров также обновленные в минувшем году комнаты отдыха и зал ожидания повышенной комфортности.

Кстати, за год популярность железнодорожного транспорта в Орше возросла. На 4% больше стало пассажиров поездов международных, межрегиональных и региональных линий бизнес-класса. Ежедневно здесь приобретают билеты в разные направления около 6 тысяч человек.

В целом 2017 год был достаточно успешным для коллектива станций Оршанского узла, которому удалось справиться с задачами, поставленными руководством белорусской магистрали. Улучшены к 2016-му все финансово-экономические показатели.

Большинство качественных и количественных показателей выполнено к плану и улучшено к аналогичному периоду предыдущего года. В частности, целевой показатель по энергосбережению составил минус 17,9% при задании минус 10,7%. Отмечено значительное увеличение объемов грузовых перевозок. В частности, отправление грузовых вагонов выросло к прошлому году на 25,3%. Улучшились показатели погрузки и выгрузки на станциях узла – на 54,8% и в 2,4 раза соответственно. Производительность маневрового локомотива выросла на 11,7%, составив 668 условных вагонов в сутки на один маневровый локомотив.

Через Оршу совершаются контейнерные перевозки по Шелковому пути. И это не только транзитные грузы в Европу, но и в парк «Великий камень». Железнодорожники объединенной станции Орша успешно справляются с таким потоком поездов, который в 2017 году увеличился в 1,5 раза и продолжает расти.



Станция Орша-Пассажирская в конце XIX – начале XX века. Сегодня на ее месте – Орша-Центральная.

пользовании станцией Орша-Пассажирская (ныне Орша-Центральная), утвержденный Министерством путей сообщения в феврале 1903 года.

Начатое в 1900 году строительство этой линии, проходящей по правому берегу Днепра, имело большое народно-хозяйственное значение. Магистраль обеспечивала надежную транспортную связь столицы империи – Санкт-Петербурга – с развивающимся промышленным и развитым сельскохозяйственным югом страны. А образованный узел стал работать на четыре направления. Это дало толчок большему экономическому развитию Орши. К тому времени город,

стран Евросоюза и обратно, потребовало удлинения приемо-отправочных путей станции Орша-Центральная.

В связи с этим с 2012 по 2015 год была проведена реконструкция парка с модернизацией инфраструктуры. Она включала в себя путевое переустройство Минской горловины парка с удлинением приемо-отправочных путей, устройств СЦБ, связи, электроснабжения и контактной сети, а также строительство бытового корпуса, инженерных сетей и подъездной автодороги к нему, трансформаторной подстанции для обеспечения необходимого электроснабжения. В результате полезная длина пяти

Пассажирские перевозки

Удобный, быстрый, популярный

Таким видом транспорта в Минске является метрополитен. В минувшем году его услугами в белорусской столице воспользовалось 284,2 миллиона минчан и гостей города, сообщили в пресс-службе метрополитена. 164 миллиона (57,7% общего пассажиропотока) – пассажиры Московской линии, 120,2 миллиона (42,3%) – Автозаводской.

Пик перевозок пришелся на октябрь. Тогда услугами подземки воспользовалось 28,3 миллиона человек, а вот в начале лета, в июне, меньше всего – 19,7 миллиона. В среднем в сутки перевозилось 778,5 тысячи человек, в том числе 449,2 тысячи – по первой линии, 329,3 тысячи – по второй.

Самыми востребованными станциями Московской линии остаются «Площадь Ленина», «Площадь Якуба Коласа» и «Уручье», где зафиксировано соответственно 56,6 тысячи, 47,6 тысячи и 46,8 тысячи пассажиров в сутки. На четвертом месте – станция «Академия наук» с ежедневным пассажиропотоком 39,2 тысячи человек, на пятом – «Малиновка», через которую в среднем проходит чуть более 35 тысяч человек в день. Менее популярными у пассажиров являются станции «Грушевка» и «Михалово» – 13,9 тысячи и 14,5 тысячи человек соответственно.

Лидером Автозаводской линии да и всего метрополитена является «Каменная горка» (ежедневно 59,2 тысячи пассажиров), расположенная в самом центре современных спальных районов Минска. Следующими по посещаемости стали станции «Могилевская» и «Немига» – в среднем 40 тысяч и 36,1 тысячи пассажиров соответственно.

31 декабря услугами столичного метрополитена воспользовалось почти 314 тысяч минчан и гостей города, а в новогоднюю ночь (с полуночи и до четырех утра) – 60 тысяч. 15 тысяч пришлось на станцию «Немига», находящуюся возле места самых массовых новогодних гуляний у Дворца спорта. В первый день наступившего года пассажирами метро стало 209 тысяч человек.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

На правильном пути

Как мы уже писали, к юбилею Белорусской железной дороги ЗАСО «ТАСК» подарило Барановичской дистанции гражданских сооружений передвижную мастерскую. Сегодня подробно расскажем о подарке и о тех, кто его получил.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

На балансе Барановичской дистанции гражданских сооружений находятся расположенные в Минской, Брестской и Гродненской областях 473 служебно-технических здания и 756 сооружений, 108 жилых домов и общежитий, 72 котельные, 133 остановочных пункта. Коллектив аварийно-диспетчерского участка, который и будет использовать мобильную автомастерскую, небольшой: четыре диспетчера, четыре монтажника санитарно-технической системы и обслуживания, два электромонтера.

По словам начальника дистанции Геннадия Пархановича, аварийно-диспетчерский участок обеспечивает централизованный контроль за работой инженерного оборудования обслуживаемых дистанцией зданий и сооружений, устойчивую работу объектов жилого фонда служебно-технических зданий и подземных коммуникаций внутридомовых систем при осложнении погодных условий. А также сбор и регистрацию заявок о неисправном инженерном оборудовании, оперативное устранение нарушений работы инженерного оборудования с немедленной передачей информации об авариях руководству дистанции, отделению дороги, и при необходимости – специализированным организациям городского хозяйства.

Телефон диспетчерского участка есть в жировках, поэтому любой, кто их получает, знает, куда обратиться для устранения аварии или неполадки. Дежурные по станции также незамедлительно сообщают диспетчеру о возникновении любых нестандартных ситуаций. Диспетчер отвечает на звонки в любое время суток и информирует

аварийную бригаду о поступившей заявке. За 11 месяцев прошлого года по участку было зарегистрировано 1350 заявок, из них 510 – выход из строя инженерного оборудования по котельным, административно-бытовым зданиям, 640 – по станциям и более 200 заявок – по жилому фонду.

– Машина выезжает сразу же после сообщения об аварии, – рассказывает начальник аварийно-диспетчерского участка дистанции Светлана Верхотурова. – В некоторых случаях мы не можем мгновенно устранить все неполадки и тогда решаем первоочередные задачи, чтобы минимизировать последствия.

В передвижной автомастерской, полученной дистанцией, кроме водителя, могут разместиться пять человек. Укомплектована она необходимым оборудованием: электростанцией, газовыми баллонами для сварочных работ, компрессорной установкой, слесарным верстаком, двумя углошлифмашинами, перфоратором, набором слесарных инструментов. За передвижной мастерской будет закреплено четыре води-

теля транспортного участка, что позволит обеспечивать круглосуточное дежурство и выезжать в любую отдаленную точку Барановичского отделения Белорусской железной дороги.

За такой нужный подарок начальник Барановичской дистанции гражданских сооружений Геннадий Парханович от всего коллектива поблагодарил закрытое акционерное общество «ТАСК» в лице его генерального директора Игоря Волкова. Заместитель начальника Барановичского отделения Александр Соломенник пожелал Белорусской железной дороге и страховой компании дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.

Денежные средства на передвижную автомастерскую выделены ЗАСО «ТАСК» из фонда предупредительных мероприятий. Надо отметить, что страховая компания предварительно уточнила у руководства Барановичского отделения дороги, что в первую очередь необходимо приобрести для улучшения условий труда работников.

– Мы оказывали и будем оказывать содействие в поддержке материально-технической базы Белорусской железной дороги. Из фонда предупредительных мероприятий выделяются деньги для уменьшения

страховых случаев на предприятиях, улучшения условий труда работников и профилактики травматизма, – подчеркивает генеральный директор ЗАСО «ТАСК» Игорь Волков. – Средства эти тратятся по назначению, и предприятия, которые их получают, отчитываются об использовании согласно плану, утвержденному компанией «ТАСК» и Министерством финансов, а



Передвижная автомастерская будет выезжать в любую отдаленную точку Барановичского отделения Белорусской железной дороги.



Грузовой отсек передвижной автомастерской укомплектован необходимым оборудованием.

также Советом Республики. Особо выделил бы тесное взаимодействие представительства страховой компании в Барановичах с Барановичским отделением железной дороги.

– Страховую компанию интересовало, как эксплуатируется приобретенное в 2015 году для дистанции защитных лесонасаждений Барановичского отделения специальное транспортное средство высокой проходимости на базе УАЗа, – рассказал директор представительства ЗАСО «ТАСК» Андрей Станчик. – Работники дистанции проводят полную рабочую смену на открытом воздухе при различных неблагоприятных погодных условиях, в значительной удаленности от производственных баз и населенных пунктов, и раньше они большую часть пути до места работы шли пеш-

ком. Приобретение спецтранспорта, предназначенного для перевозки оборудования и обогрева людей при работе в полосе отвода железной дороги, помогло решить эту проблему. В 2016-м ЗАСО «ТАСК» закупило технологическое оборудование для Барановичской дистанции сигнализации и связи, необходимое для студии видеоконференц-связи и организации работы, направленной на обеспечение безопасности движения поездов. Для дистанций электроснабжения, пути – газонокосилки, триммеры и другое оборудование. В предыдущие годы приобретались станки, оргтехника, оборудование и запасные части.

Транспортная акционерная страховая компания была зарегистрирована в 1991 году, и ее появление помогло решить многие задачи. В то время ослабевали налаженные связи с бывшими республиками Советского Союза, но по железной дороге продолжали доставлять грузы, активно передвигались люди. Поэтому для оказания услуг по страхованию перевозимых грузов и пассажиров по территории Республики Беларусь и за ее пределами, страхованию коммерческих и других рисков, осуществления разных видов страхования было создано акционерное общество «ТАСК». Предполагалась и деятельность компании с целью привлечения средств для дополнительного финансирования мероприятий, направленных на повышение безопасности движения, сохранности грузов и получения прибыли. Первоначально учредителями акционерного общества стали управление Белорусской железной дороги, Министерство транспорта и коммуникаций, Белорусский промышленно-строительный банк, автотранспортное предприятие «Минскинтертранс» и 75 работников данных предприятий.

В 1999 году, когда компания вступила в Белорусское бюро по транспортному страхованию и получила право осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь и реализацию белорусского сертификата «Зеленая карта», добавилось страхование



Новый пункт по продаже страховых услуг компании открылся 1 декабря в микрорайоне Боровки в Барановичах. Страховой агент Галина ЛОЗОВИК готова ответить на все вопросы клиентов.

физических лиц. До этого времени акционерами компании были 96 физических лиц, но затем на добровольной основе все физлица вышли из состава акционеров, и остались только юридические. В противном случае компания лишилась бы преференций на такой вид страхования, как обязательное страхование гражданской ответственности владельцев.

– На этот вид страхования сейчас приходится 50 процентов подписанных взносов. Соответственно были созданы дополнительные рабочие места, – рассказал Игорь Волков. – Некоторые виды страхования носят коробочный вид, то есть взаимодействуют один с другим. Иногда мы идем на заведомые убытки по какому-либо виду страхования, перекрываем их рентабельным, чтобы клиенту, имея в целом хорошую историю, предложить расширенный список страховок.

Как заметил Андрей Станчик, каждый руководитель уже понимает: лучше проинвестировать страхование грузов, зданий, сооружений:

– К примеру, два года назад на здании Лунинецкого локомотивного депо ураган повредил 150 квадратных метров кровли, и все расходы легли полностью на компанию «ТАСК». Ремонтные работы были оплачены полностью.

Своими успехами компания обязана сотрудникам. В крупнейших городах страны работают десять ее представительств. В ЗАСО «ТАСК» трудятся свыше 300 сотрудников и около 800 внештатных агентов. Каждый из них подробно ответит на все вопросы клиента, определит лучшие варианты страхования, расскажет, как действовать в случае наступления страхового случая. И часто человек, придя застраховать лишь гражданскую ответственность на автомобиль, услышав о других видах, задумывается, что ему стоит застраховать квартиру, себя, детей или внуков от несчастных случаев.

– Компания опирается на разумное сочетание двух направлений в своей деятельности: увеличение доходов и сокращение расходов. Есть прибыль – достойно держимся на рынке страховых услуг, много проводим выплат. Наша миссия: клиент должен ощущать уверенность в сегодняшнем и завтрашнем дне. Ни одному не будет отказано, и мы произведем выплату в полном объеме. Во многом следуем традициям БЖД. Дорога отлично работает в первую очередь благодаря жесткой дисциплине. Такой подход к финансовой и исполнительской дисциплине взят нами за основу, с ним трудимся все 26 лет. Похожи у нас режим работы и порядок оплаты труда. Кстати, заработная плата достигла уровня 1000 рублей, – сказал Игорь Волков. – Компания на правильном пути благодаря нашим акционерам, которые оказывают поддержку в проведении добровольных видов страхования. Нацелены мы на выполнение поставленных ими задач: получение и рост прибыли, выполнение утвержденных бизнес-планов компании и Министерством финансов плановых заданий, повышение производительности труда, увеличение рентабельности. ЗАСО «ТАСК» завоевало устойчивую репутацию надежного партнера по бизнесу, создало достаточно ликвидные резервы, выработало надежную систему перестраховочной защиты. Наша компания входит в тройку лидеров в рейтинге страховых компаний Республики Беларусь.

Новый рейс

Казань: в апреле полетим

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Полеты по маршруту Минск – Казань – Минск будут осуществляться четыре раза в неделю – по вторникам, четвергам, пятницам и воскресеньям. Вылет из Минска запланирован на 23.50, прибытие в Международный аэропорт Казань – в 02.10 следующего дня.

Соответственно обратный рейс будет осуществляться по понедельникам, средам, пятницам и субботам. Время вылета – 04.30, прилет в Национальный аэропорт Минск – в 06.50.



Генеральный директор
ОАО «Авиакомпания «Белавиа»
Анатолий ГУСЕВ:

– Запуск авиарейса в столицу Татарстана будет способствовать росту деловой активности и экономическому развитию двух стран. Кроме того,

руководство авиакомпании надеется, что благодаря введению регулярных рейсов столица Беларуси станет намного доступнее не только для бизнесменов, но и для туристов из Татарстана. Частота рейсов позволит им идеально комбинировать свое пребывание в Минске и других исторических местах Беларуси.

Для обоих аэропортов указано местное время прилета и вылета. Таким образом, перелет займет не более 2 часов 20 минут. Полеты планируется осуществлять на комфортабельном авиалайнере Embraer 175, рассчитанном на 76 пассажиров.

Стоимость авиабилетов при покупке на сайте belavia.by составит от 106 евро в одну сторону, включая таксы и сборы, и от 199 евро – туда и обратно. Билеты уже в продаже.



26 апреля авиакомпания «Белавиа» начнет выполнять регулярные рейсы в столицу Республики Татарстан.

Генеральный директор АО «Международный аэропорт Казань» Алексей Старостин отмечает взаимный интерес в развитии авиасообщения между республиками Беларусь и Татарстан. По его мнению, это огромный стимул не только для расширения деловой активности, экономического роста, ускорения процесса инвестирования в двух странах, но и для развития туризма.

– Впереди чемпионат мира по футболу FIFA 2018, – напоминает Алексей Старостин. – С открытием рейса Минск – Казань – Минск болельщики из европейских стран получат дополнительную возможность прибыть в Казань с наименьшими временными затратами и наибольшим комфортом.

Этот маршрут также будет удобен для выполнения транзитных перелетов между Европой, Россией и странами Центральной Азии, например для следования транзитом через Минск в Лондон, Рим, Барселону, Амстердам, Брюссель, Варшаву и так далее.

Международный аэропорт Казань по объемам пассажирских перевозок занимает одно из ведущих мест в Приволжском регионе России. Аэродром сертифицирован по I и II категориям ICAO, что позволяет обеспечивать прием и выпуск воздушных судов в сложных метеословиях. Благодаря высокой несущей способности взлетно-посадочной полосы аэропорт принимает самые тяжелые воздушные суда, такие как Airbus 380, Boeing 747 и другие. Маршрутная сеть включает более 60 направлений – российских и международных. Официальный сайт авиакомпании – www.kazan.aero.

Из первых уст

Продолжать работать

В конце прошлого года парк техники Могилевского автоучебного комбината пополнился семью новыми автомобилями «Лада-Гранта». Они были приобретены за счет средств инвестиционного фонда Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»



– Обновление подвижного состава – важная составляющая любого автотранспортного предприятия, а для автоучебного тем более, – отмечает директор Могилевского АУКа Игорь Васильков. – Однако сегодня ситуация такова: в автокомбинате 80–90% транспорта старше 5 лет. Есть и почти раритеты, выпущенные 30–40 лет назад.

Это обстоятельство влечет за собой двойную оплату государственной пошлины за допуск к участию в дорожном движении. При существующих требованиях учебный транспорт старше пяти лет должен проходить техосмотр дважды в год, а следовательно, и дважды надо уплатить госпошлину.

– Хорошо бы и к нам применялся понижающий коэффициент, как, например,

для спецтранспорта «Белнефтехима», – рассуждает собеседник. – Есть и другой вариант: обновить имеющийся парк транспорта, но на это сегодня у предприятия просто-напросто нет средств.

На финансовом состоянии автоучебного комбината сегодня довольно негативно отражаются введенный с 1 января 2015 года НДС и возросший налог на землю.

– С 1 января 2015 года наша налоговая нагрузка выросла в суммах практически в 8 раз, – отмечает руководитель Могилевского АУКа. – То есть мы платим около 550 тысяч налогов, когда оборот в год составляет 1,2–1,3 миллиона.

Несмотря на довольно сложное положение, коллектив продолжает работать и пытается найти выход из сложившейся ситуации.

– В последнее время проведена оптимизация, в результате которой значительно уменьшился штат предприятия, сокращены все издержки. Снизилось количество филиалов организации в регионе, часть их была переведена в разряд учебных классов, а в некоторых райцентрах деятельность учебных классов временно приостановлена из-за их нерентабельности, – рассказывает Игорь Викторович.

К слову, Могилевский автоучебный комбинат был создан еще в 1944 году. За время существования предприятия здесь подготовлено около 150 тысяч водителей, в том числе и для предприятий и организаций транспортной отрасли региона. Хочется верить, что история АУКа будет продолжаться, а традиции качественной и ответственной подготовки водителей сохранятся.

Составить жизнь свою...

Составителем поездов может работать только человек очень ответственный, внимательный, крепкий телом и духом. Вот едет вагон, и на нем, держась за поручень, на подножке стоит составитель поездов. Его работа и опасна, и трудна: он может сопроводить около ста вагонов за 12 часов смены. А если посчитать за год? За 10 лет работы? А за 28? Именно столько лет трудового стажа у составителя поездов объединенной станции Гродно УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги» Владислава РАДЕВИЧА.



В любое время дня и года, в дождь, метель и мороз он – на вагонах. И переждать непогоду может лишь в грозу, когда нельзя пользоваться рацией.

Он пришел на железную дорогу после службы в армии по совету работавшего там регулировщиком скорости движения вагонов брата. Несмотря на то что юноша сразу после школы получил профессию аппаратчика, которая давала возможность трудиться на предприятиях «Гродно Азот», «Химволокно», где

всегда зарплаты были достойные, все-таки выбрал стальную магистраль. И тогда, в июне 1989-го, он и представить не мог, что этот шаг позволит найти дело по душе.

Владислав Радевич рассказал нашему собственному корреспонденту Светлане СМОЛЕЙ о вхождении в профессию составителя поездов, тонкостях рабочего процесса, произошедших за почти 30 лет изменениях и подготовке учеников.

В первый рабочий день меня представили на планерке и закрепили за учителем – составителем поездов Владимиром Надейко. Два месяца я был учеником помощника составителя, а затем год отработал помощником, чтобы стать составителем поездов. Сейчас после трех месяцев интенсивного обучения ученики сдают экзамен и могут работать составителями поездов самостоятельно. Теперь я сам обучаю учеников, но даже приблизительно не смогу сказать, сколько их было. Кстати, в моей смене работают едва ли не все мои ученики.

Запомнилось, что на планерке в 1989-м присутствовало очень много людей, потому что работали еще стрелочники. Сегодня уже нет такой профессии – их работу выполняет техника. Почти как и 30 лет назад, ученики в первый день обучения приходят на планерку, где их представляют как будущих коллег, и после инструктажа по охране труда новичков закрепляют за составителем поездов. Как и раньше, по всем станциям, железнодорожным веткам, к клиентам составители возят учеников, чтобы те запоминали последовательность действий, куда ставить, как расставить вагоны, на что надо обращать внимание и что говорить.

Когда-то на вагонах писали мелом разметку: Лида, Слоним, Рожанка, Лососно. Теперь этого уже не делают. Каждый составитель владел информацией по формированию поезда и осуществлял этот процесс под руководством маневрового диспетчера. Сейчас еще участвует дежурный по горке, который четко выполняет команды маневрового диспетчера, передавая их составителю поездов, регулировщикам скорости движения вагонов и всем причастным к процессу.

Когда я пришел на работу, мне выдали тулуп, валенки, шапку. Надо сказать, непросто в тяжелом тулупе сотни раз за смену подниматься на вагоны и спускаться с них. Сейчас составителей поездов от непогоды защищают облегченная зимняя водоотталкивающая спецодежда, плащ с капюшоном. Поэтому прогнозом погоды мы не интересуемся. Незачем. Мгновенно дождь в наших широтах не начинается, а если небольшой дождик измочит чуть, то это даже хорошо.

У нас теперь документооборот электронный и бумажный. Сегодня стоит оператору лишь набрать номер вагона, как сразу же на мониторе появляется информация. И руководитель в любой момент может проверить, как едет вагон, где он стоит, когда его подали клиенту, сколько он там находится.

Ошибаться на железной дороге нельзя было ни тогда, ни сейчас. Документы в бумажном виде работники станционного технологического центра, как и раньше, пересчитывают несколько раз, натуральный лист с номерами сверяют – и это не пятиминутный процесс. Очень жестко спрашивается с каждого, поэтому лучше человек десять раз себя перепроверит: сегодня все материальные ущербы погашаются за счет виновного, и никак не иначе. Придя в нашу профессию, нужно думать, что ты делаешь, с какой целью, и выполнять все в соответствии с требованиями. И своих учеников на это настраиваю. Человек должен знать о последствиях халатности. Самое дорогое – жизни людей, и ответственность за них не в последнюю очередь несет составитель.

Получив задание от диспетчера подать вагон в определенное место, составитель с машинистом подъезжают к вагону, и составитель осматривает

его. Затем тепловоз сцепляется с вагоном. И мы, составители, становимся глазами и ушами машиниста: даем команду отправляться и далее постоянно руководим его движением. На нас лежит ответственность за четкое безаварийное выполнение поставленной задачи.

Все переговоры с диспетчером и машинистом идут по радиосвязи, и они регламентированы. Если ранее к машинисту можно было обратиться только по имени или отчеству, то сейчас строго по фамилии.

В пути составитель оповещает машиниста об обстановке вокруг, определяя на глаз количество вагонов, чтобы машинист знал, где снизить скорость, где добавить, когда можно остановиться. К примеру, подъезжая к воротам стеклозавода, говорим: «Путь свободен. Десять вагонов до ворот – пять вагонов – три вагона – остановка». Все команды составителя дублируются машинистом слово в слово, весь процесс переговоров записывается, и позже можно прослушать, кто и что говорил.

Во время формирования поезда составитель обязан пройти вдоль состава и убедиться в отсутствии посторонних предметов под колесами (тормозных башмаков).

Обычно в течение смены вокруг все гудит, шумит, катится, скрипит и свистит, и еще нужно постоянно смотреть за учеником. Но если бы это мне мешало выполнять обязанности, то, конечно, никого бы не обучал. При этом на ученика нельзя просто поглядывать: я пристально наблюдаю за ним.

Ученик едет на вагоне, стоя на соседней подножке, и слушает переговоры по радиосвязи. Как только приезжаем на место, мы с ним начинаем беседу, чтобы закрепить усвоенное. Если вижу, что он все понял, разговор завершается.

Если нет, разбираем вновь все досконально. Ученик должен задавать вопросы, а если не спрашивает, значит, ему не интересно и он не туда пришел. Не может быть понятно все сразу, нужна тщательная подготовка, а потом – проверка знаний на экзаменах.

Стараюсь объяснять своим подопечным все так, чтобы они стали лучше учителя. Говорю: давайте учиться на чужих ошибках, а не на своих. В начале моего трудового пути запомнился мне машинист Иванович. Мы переставляли вагоны на грузовом дворе станции Гродно, сейчас его уже нет на том месте. И на выходе из вагона я закрыл машинисту обзор: был молодой и шустрый, хотелось все сделать быстрее, поэтому и поспешил. А он сразу закричал на меня: «Ты стеклянный? Закрываешь обзор! Сейчас подъеду, тогда и выйдешь». Казалось бы, в дневное время суток все вокруг хорошо видно и не нужна такая реакция на незначительный эпизод. Но воспринял я слова машиниста как науку, и сегодня этот случай обязательно рассказываю своим ученикам, подчеркивая, что нельзя спешить, когда подъезжает тепловоз.

Меня всегда интересовала техника. Наверное, поэтому выбрал такую работу. Художник не может быть трактористом, тракторист – художником, врач – шахтером. А мне по сердцу – эта работа.

В обязанности составителя поездов входит выполнение поставленных задач руководством – маневровым диспетчером, дежурным по горке, дежурным по станции. Четко и безаварийно, при этом соблюдая личную безопасность и обеспечивая сохранность подвижного состава и груза. И выполняю все это не только потому, что так прописано в инструкции, а чтобы не навредить ни себе, ни другим, не повредить технику, не поломать ничего. Кажется, такой подход уже впитался в меня и не может быть как-то иначе. Это одна из тех профессий, которые не любят халатного и недобросовестного отношения. К тому же нас тоже контролируют. И сегодня любая мелочь стоит денег. А зачем их лишаться?

Никогда не думаю о плохом. Тесно завязана моя работа на людях. И за столько лет ни разу ни с кем не ругался. Даже если кто-то предъявляет претензии: ожидая вас, я замерз, промок. В этом случае лучшим ответом становится шутка, которая снимает напряжение.

Родился я в Гродненском районе, в деревне Гумбачи, которая находится в 10 км от областного центра. Женюсь почти сразу же после того, как пришел на железную дорогу. На той, которая ждала из армии. Наталья работает в «Гродножилстрое» оператором. Поддержку жены всегда чувствую, она меня понимает. Семья очень важна в жизни любого человека. У нас – сын Александр и дочь Анна. Сын – автомобильный инженер-механик, работает на гродненском стеклозаводе. Дочь – в суде Ленинского района Гродно. Внучке Сонечке – год и восемь месяцев, внуку Ярославу – полтора года. Оглядываясь назад, понимаю: ничего бы не хотел изменить, все у меня замечательно.

...Среди игрушек у внуков Владислава Радевича есть и паровозы с вагонами. Кто знает, может, Ярослав или Соня подрастут, почувствуют тягу к технике и тоже придут работать на железную дорогу. Через лет двадцать изменений на стальной магистрали будет еще больше, каких – пока неизвестно. Зато ясно, что люди, ответственные и стремящиеся выполнять свою работу на все сто процентов, будут востребованы. Магистрали ведь нужны только такие.

Для души

«Нам рэйка кожная пяе»

Три недели прошло, как отпраздновала БЖД свой знаменательный день рождения, а в душах некоторых пассажиров до сих пор живы воспоминания о празднике, в который и они получили подарки. Напомним сегодня, что на вокзалах всех областных центров в честь 155-летнего юбилея магистрали прошли концерты.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

...Все заходившие на железнодорожный вокзал в Гродно 27 декабря невольно замедляли шаг, с изумлением оглядывая зал, который превратился в концертную площадку. Звучали зажигательные песни – у билетных касс под табло с расписанием в ярких концертных костюмах выступали артисты Барановичского отделения Белорусской железной дороги.

Люди, покупавшие в кассах билеты и привлеченные музыкой, присоединялись к группе зрителей, которая расположилась в середине зала. Многие наблюдали за музыкальным действием со второго этажа, где находится зал ожидания. Артистов с удовольствием приветствовали дружными аплодисментами. Некоторые записывали их выступления на свои гаджеты.

– Впервые сталкиваюсь с тем, как интересно поздравляют пассажиров с праздником, – поделилась жительница Гродно Анна Петровна. – Всерьез озабоченная предстоящей поездкой в Москву, я пришла за билетами и очень удивилась происходящему. Концерт нравится. Большое спасибо тому, кто придумал такой музыкальный подарок на радость всем нам.

– Поют очень красиво, – оценила пассажирка Людмила Байгидзина. – Не передать, как приятно, что пассажиров станции Гродно так душевно поздравляют. Я часто езжу железнодорожным транспортом, вот и сейчас с внучкой направляюсь в Скидель. Для меня юбилей стальной магистрали тоже праздник особенный. О тяжести и ответственности труда железнодорожников я знаю не понаслышке: мой муж Виктор долгие годы работал машинистом.

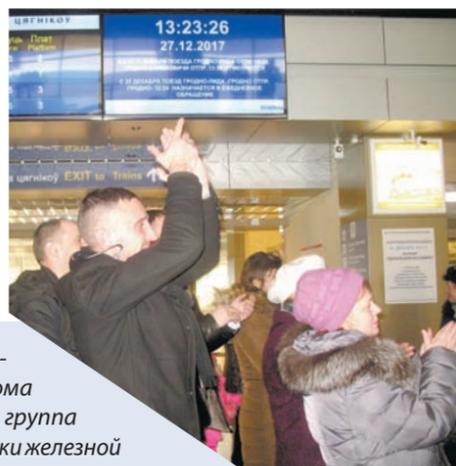
Рядом группа молодых людей даже устроила танцы.

– Собирался ехать в Барановичи и тут вижу: проходит яркое мероприятие. Интересный концерт, приятно видеть творческих людей, – рассказал один из этих молодых пассажиров, не прекращая пританцовывать. – На мой взгляд, железнодорожный транспорт – один из самых удобных. И это просто здорово, что именно так железнодорожники отмечают день рождения магистрали.

А между тем в концертной программе настал черед стихов: «Сама паэзія – чыгунка. Нібы нацягнутая струнка нам рэйка кожная пяе...», и все присутствующие горячо поддерживали их автора из литературного коллектива «Святзянка». Я подошла к артистам. За пультом – сосредоточенный звукорежиссер; девушки, сменившие концертные костюмы, поправляли наряды; кто-то делился впечатлениями. Я выбрала в собеседники мужчину, который спокойно ждал своего

выхода на «сцену» – участника вокальной группы народного хора под руководством Алины Ерш Олега Малевича.

– В Гродно мы приезжаем не первый раз, – рассказал он. – Совсем недавно выступали в областном драмтеатре на Дне железнодорожника. На вокзалах довольно часто участвуем в концертных программах. Замечаю, что на таких выступлениях зрителей пона-



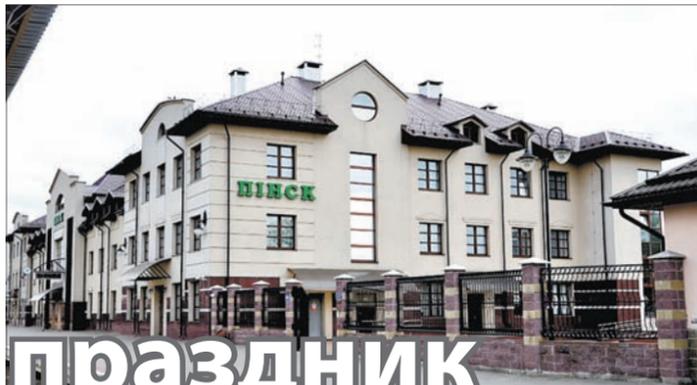
В музыкальном поздравлении принимали участие артисты Барановичского дома культуры железнодорожников, вокальная группа локомотивного депо Барановичи, работники железной дороги – активные участники самодеятельности.

– На подготовку концерта ушло не так и много времени. Мы очень мобильные, потому что железнодорожники. И у нас все четко, как по расписанию, проходит: сказано – сделано, – говорит художественный руководитель культурно-спортивного центра Барановичского отделения Белорусской железной дороги Елена Легостева. – Программу составили в Барановичах. В Гродно на железнодорожном вокзале за полтора часа развернули площадку, выставили рекламные стенды. Очень приятно, что концерт вызывает такой живой отклик: зрителей много, они нас хорошо принимают.

Кроме творческой группы, в Гродно из Барановичей прибыла группа поддержки, состоящая из молодых сотрудников магистрали и ветеранов.

– Юбилей железной дороги для нас очень большой и важный праздник, – говорит Марина Тиханович, которая уже 2,5 года работает электромехаником Барановичской дистанции сигнализации и связи. – После концерта мы отправимся на экскурсию на станцию Поречье, ведь именно с участка Гродно – Поречье и началось развитие железной дороги Беларуси.

На родной земле



И в Пинске – праздник

В торжественных мероприятиях, приуроченных к юбилейной дате БЖД, приняли участие и пинские железнодорожники.

По информации медиахолдинга «Варяг», в зале Полесского драмтеатра состоялось торжественное собрание. Его организатором выступил Центр механизации путевых работ Белорусской железной дороги, возглавляет который Иван Грудько.

ЦМПР – единственное в стране предприятие. Дислоцируется оно в Пинске, обеспечивает высокий уровень механизации и содержание путевого хозяйства всей железной дороги. Механизация дает возможность исключить практически весь ручной труд, который традиционно много лет исполнялся при обслуживании и ремонте железнодорожных путей.

На праздничное мероприятие были приглашены работники всех предприятий Пинского узла, центра механизации, станции Пинск,

локомотивного хозяйства, коллеги из Столбцов, представители городской администрации, предприятий и учреждений.

Старые фотографии и документальные кадры напомнили присутствующим о важных вехах в истории Белорусской железной дороги, начавшейся в позапрошлом веке – в 1851 году – со строительства участка Гродно – Поречье Санкт-Петербургско-Варшавской магистрали. Движение по нему было открыто 27 декабря 1862-го – именно с этого дня и ведет отсчет Белорусская железная дорога. На торжественном собрании лучшие работники БЖД были отмечены благодарностями. С наилучшими пожеланиями к присутствующим обратился начальник железнодорожной станции Пинск Алексей Леонов.

На снимках: железнодорожный вокзал в Пинске в 30-е годы прошлого века и в наши дни.

чалу обычно немного, но с каждым концертным номером их количество увеличивается, и нам это очень приятно. Привезли сюда в основном народные песни.

Здесь наш разговор пришлось прервать – артисту пора было выступать. В импровизированном зрительном зале я заметила женщину в спецодежде. Это Станислава Буцацкая. Она работает на железнодорожном вокзале уборщицей. Женщина рассказала, что очень рада побывать на таком необычном концерте, и отметила высокое исполнительское мастерство артистов. А еще рассказала, что для нее 155-летний юбилей дороги – значимая дата еще и потому, что ее отец Антон Буцацкий отдал магистрали 25 лет.

А отходившая в это время от кассы пассажирка улыбнулась нам:

– С музыкой и песнями даже билеты покупать веселее.

Да, на железнодорожном вокзале во время концерта работа не прекращалась.

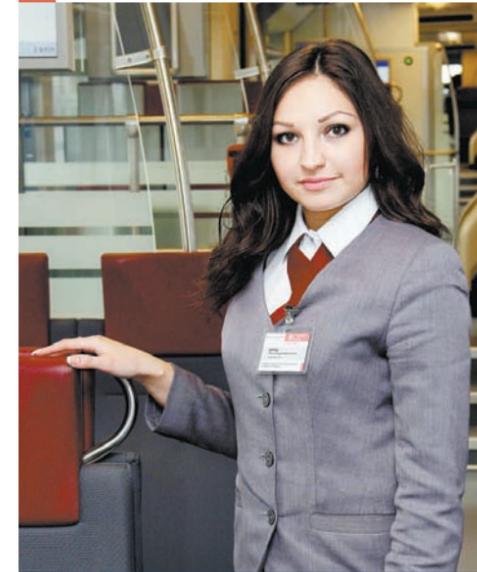
– Праздник праздником, а движение по железной дороге не останавливается ни на минуту, поэтому все находится под контролем, – поделилась со мной находившаяся на рабочем месте дежурный помощник начальника вокзала Александра Волкановская. – Смотрю на цифры на мониторе, но песни слышу – и настроение приподнятое. Сегодня даже погода соответствует празднику: солнечная. Приятно, что на концерт пришло много бывших наших работников.

– На душе празднично, – радуется дежурный по выдаче справок Ирина Степанюк, которая восемь лет работает на железной дороге. – Сейчас, во время концерта, идет меньше вопросов вживую, в основном задают их по телефону.

...Часовое выступление артистов из Барановичей подошло к концу. Благодарные зрители долго аплодировали после заключительной композиции «Все, что в жизни есть у меня», исполнить которую вышли все артисты. Символично, что музыка к этой песне родилась у композитора Вячеслава Добрынина в дороге.

Выступление артистов окончено. Кто-то из пассажиров после него отправился в поездку, кто-то – еще только покупать билеты, но все они расходились воодушевленные, с теплыми чувствами – сопричастности, радости и восхищения.

Твои леди, Минтранс!



В красивых поездах городских линий работают только красивые девушки. Одна из них – Александра ДРОЗД, билетный кассир разъездной станции Минск-Пассажирский УП «Минское отделение Белорусской железной дороги». Предъявлять такой красавице билетик для проверки – одно удовольствие.

Фото Александра БАЧИЛО

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

18 января 2018 г., четверг, № 3 (1388)

На Дриссе – реконструкция

Практически новый мост перекинется к лету через реку Дриссу, протекающую в Россонском районе. Он соединит не просто два берега, а две стороны деревни Янковичи.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

– Дорога станет безопасной, а мы решим вопрос с последним проблемным мостом в регионе, – говорит заместитель председателя Россонского райисполкома по архитектуре, строительству и ЖКХ Руслан

Марченко. – Мост давно нуждается в капремонте: сельхозтехнике перебираться через него по прогнившему настилу было крайне опасно. Он необходим и лесхозу для вывоза древесины из отведенных под вырубку мест.

Альтернативная объездная дорога едва ли не впятеро удлинит путь к хозяйственным объектам, да и тяжеловозы по ней пройти не могли. Так что сама жизнь вынудила строить новый, железобетонный, мост на месте прежнего на средства, выделенные из областного бюджета.

– Мы приступили к его реконструкции в ноябре, и работы идут полным ходом. А выполняет их Лепельское ДРСУ № 202 с субподрядчиком МСУ № 5. Подъезды к мосту построит Россонское ДРСУ № 109. Сваи уже забиты, ведется отсыпка береговой линии. Летом мост должен вступить в эксплуатацию. Обойдется его реконструкция примерно в 850 тысяч рублей. Это значительно меньше сметной стоимости. Мы сумели найти способы экономии, – сообщила начальник отдела развития, сохранности автодорог и безопасности дорожного движения КУП «Витебскоблдорстрой» Надежда Бойкова.

Переждать шугоход

Как сообщает интернет-сайт РУП «Гомельавтодор», из-за высокой интенсивности шугохода с 13 января временно разведена понтонно-мостовая переправа через реку Припять, расположенная вблизи аварийного «туровского» моста. Переправа будет восстановлена при установлении благоприятных погодных условий, позволяющих ее эксплуатировать.

Алексей ПЕКУН

Проезд транспортных средств осуществляется по республиканским дорогам через Житковичи – Калинковичи – Мозырь – Лельчицы – Туров и Житковичи – Пинск – Столин – Давид-Городок – Туров. По данным на 15 января, паромные переправы около города Петрикова и деревни Снядин Петриковского района временно не функционировали из-за высокой интенсивности шугохода.

До разрешения ситуации спасатели на катерах переправляют людей с одного берега на другой. Как сообщает БЕЛТА, по состоянию на шесть утра 15 января работниками МЧС было перевезено 509 человек, а также 550 кг груза.

В то же время определено место, где будет возведен временный мост. Необходимость его строительства объясняется тем, что понтонная переправа имеет ограничения по эксплуатации при неблагоприятных погодных условиях (ледоход, паводок), а также препятствует судоходству.

Сейчас на двух берегах реки дорожными службами ведется оборудование подходов к будущему временному мосту – насыпается земляное полотно.

– После этого специалисты приступят к возведению моста. Он будет представлять собой металлическую сборно-разборную конструкцию. Движение по нему будет открыто для транспорта и людей, – сообщил генеральный директор РУП «Гомельавтодор» Игорь Матвеев.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть утра 16 января, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 192 единицы снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около двух тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 43 учетных ДТП, в которых погибло 14 и ранено 39 человек. За аналогичный период 2017-го было зафиксировано 42 ДТП, в которых 10 человек погибли и 73 получили ранения.

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.

С юбилеем!

В прошлом номере мы поздравляли начальника главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Александра ГОЛОВНЕВА, который 11 января отметил 60-летний юбилей. В редакцию пришли еще поздравления юбиляру.

**УВАЖАЕМЫЙ
АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ!**
ОАО «Дорожно-строительный трест № 4 г. Брест» сердечно поздравляет Вас со знаменательной датой в Вашей жизни – 60-летием со дня рождения!

Как грамотнейший специалист и опытный руководитель Вы по праву завоевали в дорожной отрасли признание и уважение.

Пусть Вас никогда не покидает прекрасное настроение, а все задуманное сбывается! Успехов и здоровья на долгие годы!

От имени коллектива
генеральный директор
И. ШУГАЕВ

УВАЖАЕМЫЙ
АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ!**
От имени коллектива КУП «Витебскоблдорстрой» примите самые искренние поздравления по случаю Вашего 60-летия!

Вас всегда отличали большое трудолюбие, энергичность и оптимизм, профессионализм и преданность своему делу, за что Вы снискали большое уважение у своих коллег.

Пусть Вашими постоянными спутниками будут крепкое здоровье, семейное благополучие, прекрасное настроение, внимание и поддержка коллег и друзей!

Генеральный директор
В. МАТВЕЕВ

Будет самым протяженным

Длина моста между Крымом и Краснодарским краем составит 19 км, что сделает его самым протяженным в России. По плану первые автомобили должны поехать по нему в декабре, а поезда – в 2019 году, сообщает РИА «Новости» со ссылкой на министра транспорта РФ Максима Соколова. По его словам, на сроки в значительной мере влияют многие условия, например, зимняя погода в Керченском проливе.

Министр транспорта лично в конце года проинспектировал ход реализации проектов, связывающих Кубань и Крым в единую автодорожную сеть.

От лавин и обвалов

Как сообщает агентство «Кабар» со ссылкой на Министерство транспорта и дорог Кыргызстана, на горном участке трассы Бишкек – Ош планируют построить тоннель для защиты автомобилей от снежных лавин и каменных обвалов.

Лавинозащитная галерея закрытого типа протяженностью 460 метров будет построена на 246-м километре дороги на участке Кочку – Булак, где в основном и сходят снежные лавины. Она позволит снизить риски природных бедствий, предотвратить сход лавин и каменных обвалов.

На строительство тоннеля Япония выделила грант в размере 38,2 миллиона долларов. В настоящее время объявлен тендер. Предварительно начало строительства запланировано на август – сентябрь.

Под знаком радуги – к удаче

Свое 60-летие коллектив филиала ДРСУ № 108 КУП «Витебскоблдорстрой» из Дубровно отметил на волне успеха, очень надеясь, что это лишь начало подъема на пути к «золотому веку» предприятия.



Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»

Часть приходится бывать здесь в теплые дни, когда после дождя вся территория базы точно умытая, сияющая и праздничная. Порой под коромыслами веселых радуг. Говорят, это – к счастью. Удача, конечно, дама капризная и переменчивая, но она частенько улыбалась дубровенцам.

Пожалуй, само рождение дорожного предприятия в глубинке уже было удачей для региона. Первым возглавил тогдашний ДЭУ № 108 Анатолий Беланович. И коллектив был вдвое меньше нынешнего (всего 23 человека), и техники – всего пять единиц, да и на балансе состояло только 137 километров автодорог, тогда как нынче – 494.

Сменивший Белановича Антон Титовец возглавлял предприятие почти 22 года, приложив максимум усилий к сплочению коллектива и укреплению производственной базы. Самым важным событием продолжительного (17 лет) периода руководства Валерия Карпова можно считать строительство асфальтобетонного завода, что позволило в населенных пунктах выполнять работы по благоустройству дорог с асфальтобетонным покрытием. При нем интенсивно обновлялся парк дорожной техники, строилось жилье для дорожников – 26 жилых домов.

Сейчас филиалом «Дубровенское дорожное ремонтно-строительное управление № 108» КУП «Витебскоблдорстрой» руководит Владимир Ченторицкий, прежде работавший здесь главным инженером. Ему ли привыкать решать задачи по строительству, ремонту, реконструкции и содержанию дорог? Грамотный и ответственный начальник, он убежден: эффект достигается только сообща, командой. Без сплоченного коллектива единомышленников ничего не вышло бы. Качество, четкость и оперативность местных дорожников создают авторитет предприятия в районе.

– Прошедший год стал для нас особенно удачным, – считает Владимир Чеславович. – Выручка за 11 месяцев превысила 1,8 миллиона рублей при рентабельности работ в 9,2 процента. По темпам ее роста мы занимаем лидирующую позицию среди филиалов облдорстроя, как и по темпам роста прибыли и заработной платы. На безусловный экономический подъем благотворно повлияло участие нашего коллектива в подготовке Дубровно к областным «Дожинкам». Выполнен капремонт дворовых территорий много-

квартирных домов на улице Крупской (с асфальтированием подъездов к трем многоэтажкам) и капремонт по улице Никандровой (в соответствии с финансированием – первая очередь), текущий ремонт улицы Октябрьской и территории Дубровенского РЭС. На местной дорожной сети капитально отремонтировали

полтора километра автодороги Н2702 Дубровно – Сова с переводом гравийного покрытия в асфальтобетонное. А текущий ремонт трехкилометрового обхода Дубровно позволил перевести эту трассу в разряд главных.

Подводя итоги ушедшего года, коллектив уже сейчас, зимой, детально разрабатывает планы предстоящих в текущем году работ. Главой государства перед отраслью поставлены задачи по восстановлению и развитию сети автодорог местного значения до 2020 года. Активное участие в их решении примет и Дубровенское ДРСУ № 108, которое ожидает по-



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ, ДРУЗЬЯ, РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ФИЛИАЛА «ДУБРОВЕНСКОЕ ДРСУ № 108» КУП «ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ»!

Поздравляю вас с нашим общим праздником – 60-летием со дня образования предприятия! В такие моменты, торжественные и одновременно трогательные, с особенной радостью понимаешь, какая замечательная у нас команда. Слаженность нашей работы проверена временем, а профессионализм каждого стал надежным залогом ее эффективности. Мы уверенно смотрим в завтрашний день, ставим перед собой большие цели и, несмотря на периодические трудности, не опускаем планку. Благодаря нашим совместным усилиям дорожная сеть района даже в самых сложных экономических условиях поддерживается в безопасном состоянии, надежно связывая все населенные пункты Дубровенщины. Хочется выразить благодарность за добросовестный труд каждому из вас и пожелать крепкого здоровья, энтузиазма и оптимизма для дальнейшего безупречного выполнения стоящих перед ДРСУ № 108 задач. Мира и благополучия вашим семьям! Долгой и достойной истории, процветания и авторитета нашему предприятию!

Такие же теплые пожелания адресую от лица дубровенских дорожников коллегам из ДРСУ № 105, 107, 106, 109, 110 и 131, отмечающих 60-летие своих филиалов одновременно с нами.

Начальник В. ЧЕНТОРИЦКИЙ



Объекты, выполненные коллективом предприятия в минувшем году.

Администрация и объединенный профсоюзный комитет КУП «Витебскоблдорстрой» поздравляет с 60-летием со дня образования коллективы Ушачского, Шарковщинского, Бешенковичского, Лиозненского, Дубровенского, Городокского и Россонского филиалов, отмечающие нынешней зимой свой юбилей.

День рождения всегда сопряжен с радостными переживаниями, тем более когда его празднует целый коллектив. Предприятие, которому вы посвятили свои судьбы, аккумулировало лучшее, что есть в каждом из нас: энергичность и последовательность, креативность и практичная сметка, надежность и пунктуальность, высочайший профессионализм и столь же высокая ответственность. За время совместной работы мы научились конструктивно взаимодействовать друг с другом, вместе переживали трудности и взлеты, добросовестно выполняя возложенные государством обязанности по строительству, ремонту и содержанию местной дорожной сети.

Спасибо вам за верность нашей общей цели, за вашу веру в успех, за ваш труд и ваши идеи! Примите самые искренние пожелания здоровья, благополучия, стабильности каждому труженику и его семье, большого человеческого счастья. И пусть работа, которой вы отдаете столько физических и душевных сил, дарит вам не только глубокое моральное удовлетворение, но и чувство экономической защищенности!



ступления 887 тысяч рублей на продолжение капитального ремонта автодороги Дубровно – Сова и текущего – отдельных участков дороги Дубровно – Ляды. Средства централизованно будут распределены облдорстроем из предусмотренной областным бюджетом суммы.

Эта добрая весть порадовала как тружеников, так и ветеранов филиала, торжественно отметивших в минувшую субботу знаменательную дату родного предприятия в РДК. Почетные грамоты от КУП «Витебскоблдорстрой», районных исполкома и Совета депутатов, руководства ДРСУ № 108, премии и ценные подарки – практически каждого ожидала какая-то награда. Но главное – это признание и большая благодарность земляков за труд на благо своей малой родины.

Повесть о настоящем строителе

Шел 1948 год. В полесской белорусской деревушке Коржевке в самые лютые крещенские морозы – 19 января – родился мальчик. Он рос сильным и закаленным. Быть может, это и предопределило его судьбу. Речь – о Викторе ДЕГЕЛЕВИЧЕ.



– Никогда не сдаваться! – такой девиз он придумал себе еще в детстве и следовал ему всю жизнь.

Виктор – значит победитель. Его назвали в честь Великой Победы. Он был четвертым ребенком в семье, у него еще три старшие сестры. С самого детства мальчик знал: накосить травы, наколоть дров, принести воды из колодца и в нужное время выпастить коров – его задача.

Отец Виктора Иосиф Михайлович имел золотые руки. Мог сам починить забор, сплести корзины из лозы, причем такие, что славились на всю округу.

Когда семья переехала в поселок Копцевичи Петриковского района, он построил новый дом. Отец, солдат Великой Отечественной войны, участник партизанского движения, всегда учил сына быть сильным и смелым, умным и рассудительным. И не бояться никакой работы. Вот почему еще до школы Виктор знал, что такое рубанок, молоток, пила.

Мама Мария Максимовна учила сына быть ответственным, всегда доводить начатое до конца, а еще человечным, любить людей и помогать им.

Учеба в школе давалась Виктору легко. Еще в начальных классах он решил: буду строителем, как отец... К тому же мальчишка манили дороги. Куда ведут они? Ему верилось, что, когда будут хорошие дороги, люди смогут быстрее уехать туда, где всем легко и радостно. Поэтому, выбирая между дорогами и строительством, он остановился на строительстве дорог. Виктор решил поступить в БПИ. Но для этого надо много знать и усердно учиться. И он учился. Дома и в школе. Даже на сенокос брал с собой книжки.

Дегелевич стал одним из лучших выпускников Копцевичской средней школы в 1966 году. Не забывал и про спорт. Всегда принимал участие в соревнованиях по футболу, гандболу, волейболу.

Терпение и труд – вот две составляющие его успеха. Вперед Виктор-победитель шел сквозь кровь, пот и боль. Причем как в переносном, так и в буквальном смысле. Однажды на соревнованиях по волейболу за честь школы он, сам невысокого роста, сделал та-

кой невероятный прыжок, упав после которого, сломал руку. Но решающий мяч забил. И принес команде такую желанную победу.

Итак, вуз. В 1966 году он стал студентом первого курса Белорусского ордена Трудового Красного Знамени политехнического института по специальности «автомобильные дороги». И стал старательно грызть гранит науки.

Как вспоминал Дегелевич позднее, учиться поначалу было очень сложно. Знаний, полученных в его поселковой школе, было явно недостаточно. Но день за днем – терпение и труд, терпение и труд. К третьему курсу Виктор уже по многим предметам был на голову выше многих одногруппников.

Его начали привлекать к научной работе на кафедре «Строительство автомобильных дорог». Начиная с четвертого курса он учился и одновременно работал на кафедре лаборантом. Появились первые заработки. Дегелевич перестал брать деньги у родителей.

Не забывал и о спорте. Кроме волейбола, увлекся боксом. Мама сильно переживала по этому поводу.

– Тебе же сломают нос! – говорила она.

– Не сломают, будь спокойна. Бокс – это не только атака, но защита. Я хорошо умею держать удар! – отвечал Виктор.

Парень был не только успешным студентом, но и надежным, толковым другом и то-

самостоятельно изготовленными накануне. Как ездили по всей великой стране – СССР – на стройки народного хозяйства, где трудились весело, с огоньком.

Проезжая мимо Кургана Славы, что под Минском, Дегелевич часто говорит, что здесь есть и несколько его ведер земли. Тогда, в 1968 году, столичные студенты приезжали, носили песок, чтобы возвести такой памятник – он ведь на века прославляет нашу Родину и нашу Победу.

Виктор Иосифович всегда гордился этим своим участием. Любил, когда что-то строилось, возводилось, стремилось вдаль, как дорога, или ввысь, как Курган Славы – символ Беларуси, такое величественное сооружение!

Так пролетело незаметно пять студенческих лет. 1971 год. Распределение.

По рейтингу Дегелевич был третьим на своем курсе. Как очень умному, усердному и талантливому студенту ему предложили остаться на кафедре и заняться наукой. Виктору прочили прекрасное будущее успешного преподавателя в БПИ, а может, и великого ученого...

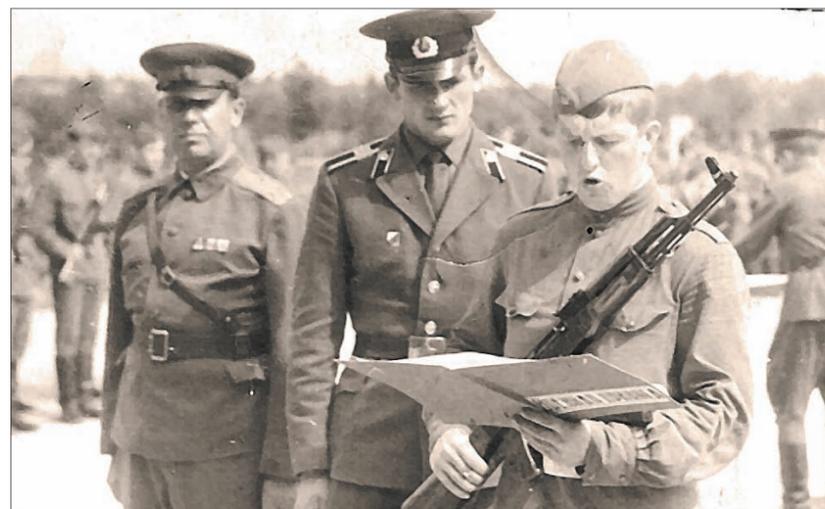
Но дороги, дороги... Они не отпускали его. И Дегелевич решил: он едет в глухую деревеньку в Островецком районе, туда, где пока только грязь и болото и где без сапог нельзя пройти по улице. Едет строить дороги. И будет каждый свой день посвящать любимому делу.

В октябре 1971 года в Ошмяны, туда, где уже образовалась своя дорожно-строительная организация (дорожно-строительный район № 28), зачислен прорабом Виктор Дегелевич. Организация разрасталась, пополнялась молодыми перспективными кадрами. Виктор Иосифович работал добросовестно, с полной отдачей, стараясь рационально использовать технику и людей.

С 1971 по 1975 год были построены производственная база, мост через реку Лошу, четыре жилых дома по улице Дружбы, 20-квартирный жилой дом в квартале Строителей, автодорога Страча – Спонды протяженностью 12 километров, автодорога Жупраны – станция Ошмяны протяженностью 7 километров, обход города Ошмяны – 7 километров. В 1974 году дорожники построили свою производственную базу и переехали с улицы Советской на улицу Пионерскую.

Молодого, толкового прораба заметили и в январе 1975-го перевели на должность старшего прораба ДСР-28, а в августе – главного инженера организации. В сентябре 1977 года Виктор Дегелевич возглавил коллектив ДСР-28.

Молодой руководитель подмечал все особенности проектов дорог, оценивал возможности их реализации силами своего ДСР, некоторые шероховатости в них. Так появилось много рационализаторских предложений, которые сэкономили сотни



варищем. Своими знаниями он делился как с однокурсниками, так и с ребятами младших курсов. При этом никогда не кичился своими способностями, был добрым и открытым. Немудрено, что имел много друзей.

Участвовал он и в общественной жизни вуза. Вспоминает, как ходили на демонстрации стройными колоннами с транспарантами,

Июнь 1971 года. Диплом получен. Пора на работу. Но сначала надлежало пройти службу в армии. Как студенту, окончившему военную кафедру, ему предстояло прослужить всего 4 месяца. Но это были самые настоящие армейские будни. С присягой, марш-бросками и строевой ходьбой на плацу.

и тысячи советских рублей. Более 30 лет руководил он организацией.

– Время было интересное, все трудились с огоньком. Необходимо было укреплять штат квалифицированными кадрами, налаживать дисциплину, осваивать новые технологические процессы, – вспоминает Виктор Иосифович.

ТВОИ ЛЮДИ, ДОРОГА!

Экзаменом на профессионализм стали для коллектива строительство автодороги Першаи – Ошмяны (36,4 километра), 137 квартир для горожан, общежитие на 50 мест для рабочих и служащих организации. Шутка ли?

За всю свою историю, начиная с 1970 года, дорожно-строительное управление № 28 ввело в эксплуатацию 400 км дорог только в Ошмянском, Сморгонском и Островецком районах.

Наступил 1986 год. Чернобыль. Беда, катастрофа. Работников ДСР-28 попросили о помощи – необходимо было в срочном порядке прокладывать дороги в загрязненных и рядом расположенных районах во избежание распространения радиации по пыльным гравийным дорогам.

Как вспоминает Виктор Иосифович, времени на раздумье не было. Да и не принято это было тогда. Родина сказала: «Надо».

И он как коммунист тут же отправился в чернобыльскую зону вместе со своими подчиненными и техникой.

Особенно тяжело было в лихие девяностые. Но Виктор Иосифович не опускал руки. Именно в то время, когда приходилось самостоятельно искать объекты, и было принято решение попробовать принять участие в тендере на строительство дорог в России, в Калининградской области.

Готовились серьезно и основательно. Предстояло в конкурентной борьбе подтверждать свои высокие амбиции. Россияне в дорожников поверили. И тендер был выигран.

На протяжении пяти лет организация, работая вахтовым методом, передислоцировала свою технику, рабочих, ИТР, не словом, а делом доказывала свою состоятельность. И дороги были построены. Четко, качественно, в срок. А семьи дорожников были с хлебом и маслом. И очень многие благодарили Виктора Иосифовича за такое нестандартное, но своевременное и правильное решение.

А он, будучи человеком скромным и простым, отвечал:

– За мной коллектив, я не мог поступить иначе. Я был в ответе за всех и должен был что-то решать, искать выход и находить его. Задумывать грандиозные планы и воплощать их. Тяжело, порой через не могу, но двигаться дальше. Я верил в своих коллег, в то, что новые производственные задачи нам по плечу и мы сможем успешно их осуществить.

Всего под руководством Дегелевича с учетом строительства, реконструкции, ка-

питального ремонта республиканских и местных автодорог, благоустройства улиц в городах Ошмяны, Сморгонь, в сельских населенных пунктах Ошмянского, Островецкого и Сморгонского районов, а также в Калининградской области было сдано в эксплуатацию свыше 1000 километров дорог с твердым покрытием.

За многолетний плодотворный труд он неоднократно был награжден и отмечен, о чем красноречиво свидетельствуют записи в трудовой книжке. А когда спросишь, в чем секрет успеха, Виктор Иосифович, не задумываясь, говорит:

– Да нет никакого секрета. Просто меня всегда окружали очень умные и добросовестные люди, которых помню до сих пор и которым передаю слова признания и благодарности. Это бывший главный бухгалтер Ядвига Богуславская, прораб Станислав Лазовский, механик Чеслав Божко, начальник ППО Лидия Яцкова, токарь Вацлав Кашиц, сварщик Виктор Бернат, механик Борис Чаплинский, водители Виктор Мишишко, Казимир Сликевич, Юрий Михневич. Только добрые слова могу сказать об инженере-энергетике Владимире Супрановиче, начальнике отдела качества Терезе Ранцевич, экономистах Лидии Лобан, Анжеле Прокопчик, мастере Георгии Мелешко, а также об Андрее Симончике, Людмиле Симончик, Вячеславе Дробыше и десятках других наших работников.

Сейчас Виктор Дегелевич находится на заслуженном отдыхе. Но дело всей его

жизни живет. В стране и области строятся новые и реконструируются старые дороги. И это радует. А прежде всего он следит за тем, как ведутся масштабные работы на автодороге М6 и как постепенно изменяется дорожное движение в его теперь уже родном Гродно.

Рядом с настоящим человеком всегда находится его верный друг и соратник – любящая жена Надежда Григорьевна. Она всегда поддерживала Виктора Иосифовича, разделяла его безграничную любовь к дорогам, строительству, добрым делам и поступкам, стремлению все делать качественно, в срок, с полной отдачей. Живут они душа в душу и уже в апреле отметят 45 лет со дня свадьбы, надеясь еще много лет идти по жизни общей дорогой.



Ценит Виктор Иосифович и настоящую мужскую дружбу. С 1971 года его самый верный друг – Петр Ткачев. Вместе они начинали работу в Островецком районе, вместе становились сильными специалистами, толковыми руководителями, каждый – в своей сфере (Виктор Иосифович всю жизнь посвятил дорожному строительству, а Петр Кузьмич – транспорту и коммуникациям), вместе растили детей. Вместе они и теперь.

А еще Виктор Дегелевич очень гордится тем, что два его старших внука – Дмитрий Шмат и Андрей Левдорович – решили продолжить его дело и выбрали профессию инженера-строителя. Дмитрий учится на пятом курсе Гродненского госуниверситета имени Янки Купалы, Андрей заканчивает Белорусский национальный технический университет.

Есть и два младших внука – Артемий и Кирилл. Они пока не выбрали будущую профессию, но уже сверяют свои дела и поступки с поступками деда.

Ирина ШМАТ

Фото из личного архива Виктора Дегелевича



Примите поздравления!

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 28» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» искренне поздравляет Вас с 70-м днем рождения!

Мы знаем Вас как авторитетного руководителя и коллегу, всегда взвешенно принимающего решения и поддерживающего вдохновляющую атмосферу взаимопонимания. Оставайтесь с нами еще долгие годы.

Пусть каждый день приносит счастье и радость, а вера в хороших людей и отличное настроение не покидают Вас. Всех земных благ, крепкого здоровья, удачи и благополучия Вам и Вашим близким!

Директор Д. ВАРНО

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив управления производственно-технологической комплектации ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» сердечно поздравляет Вас с замечательным юбилеем!

Мы желаем, чтобы все Вам было под силу: идеи реализовывались, планы совпадали с возможностями и воплощались с прекрасными

результатами. Пусть и в дальнейшем Ваш многолетний опыт и талант руководителя дают импульс к целеустремленному движению вперед.

Здоровья Вам и счастья, успеха и процветания, добра и понимания, семейного достатка и благополучия!

Директор М. ЛИТАВОР

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 18» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» горячо поздравляет Вас с 70-летием!

Вы шли к этой знаменательной дате, проявляя высокий профессионализм во всех делах и начинаниях. Ваша деловая репутация специалиста и руководителя, а также прекрасные человеческие качества вызывают искреннее уважение и долгие годы способствовали Вашей успешной деятельности.

Желаем Вам жизненного оптимизма. Пусть сбывается все задуманное, множится все хорошее, радуют близкие, родные и всегда будут готовы подставить свое верное и надежное плечо!

Директор С. БУХАЛЕНКО

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 24» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» сердечно поздравляет Вас с 70-летием!

Ваши профессиональные знания, личные и деловые качества на протяжении многих лет помогли Вам успешно решать каждодневные задачи любой сложности. Вы – человек, глубоко преданный дорожно-строительному делу, очень надежный, любящий людей и жизнь.

Пусть впереди будет еще много свершений, каждая минута – значимой, удача – благополучной, а жизнь наполняется только радостными событиями. Счастья Вам и крепкого здоровья!

Директор Г. ШИРОКИЙ

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 65» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» искренне поздравляет Вас с 70-летием!

За свой трудовой путь Вы показали себя человеком, по-настоящему ценящим свою профессию, замечательным руководителем,

способным предвидеть проблемы и успешно их решать. Ваши идеи всегда находили поддержку в трудовом коллективе и у коллег.

От всей души желаем никогда не терять интереса к одному мгновению жизни, оставаться энергичным, решительным и мудрым. Сибирского Вам здоровья и кавказского долголетия, счастья и благополучия!

Директор И. ГЕРМАН

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!
Коллектив филиала «Автомобильный парк № 13 г. Ошмяны» ОАО «Гроднооблавтотранс» искренне поздравляет Вас с 70-летним юбилеем!

Нам приятно отметить Ваше постоянное стремление к совершенствованию, трудолюбие, профессионализм, а также прекрасные человеческие качества. Вы всегда умело решали поставленные задачи.

Выражая Вам свое искреннее уважение, желаем крепкого здоровья, бодрости, благополучия и неиссякаемой энергии! Будьте и в дальнейшем надежной опорой для семьи, вдохновителем новых идей и начинаний.

Директор В. СКАСКЕВИЧ

Подготовил Никита ПЕТРОВ, «ДБ»

Профессионалы

И васильки, и сияние

дороги сердцу водителя автобуса филиала «Автобусный парк № 2» ОАО «Гомельоблавтотранс» Владимира ОБИБКО

Васильки – так как любит родную Беларусь, а северное сияние, потому что местом рождения Владимира Викторовича значится город Ленск, привольно раскинувшийся на берегах Лены в Якутии. Климат там суровый: зима длинная, лето короткое. Владимир помнит, как возвращался с работы отец: шапка в снегу, веселый прищур усталых глаз и широкая улыбка на лице.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Отец работал водителем и охотно рассказывал сыновьям Владимиру и Олегу, каково это – водить машину по городу, утопающему в снегу, который может идти сутками. Бывали и командировки в таежные поселки, куда вели разбитые дороги. Работа водителем в условиях Крайнего Севера – не мед, но такие сильные и волевые люди, каким был Виктор Владимирович Обибко, всегда упорно преодолевали трудности и на судьбу не роптали.

Еще в далеком детстве Владимир решил пойти по стопам отца и стать водителем. И решение свое не изменил. Хотя, как старший брат, мог стать военным и служить Родине. Но, как говорится, у всех судьба своя...

Когда мальчишки в семье Обибко подросли, родители приняли решение: пора возвращаться на большую землю. После трескучих якутских морозов захотелось отогреться, выбрать место жительства где-нибудь у моря, насладиться прекрасной природой. Хотя и в Якутии красивых и неповторимых мест не счесть. Одни только Ленские столбы – удивительное творение природы на правом берегу реки – чего стоят! Владимир Обибко вспоминал о них в нашей беседе. И вот семья предстояла встреча с южными краями. Побывали в Крыму, где можно было «бросить якорь», в некоторых украинских городах и решили съездить в гости к родственникам в белорусский Мозырь. И случилось так, что именно этот скромный город на Припяти покорило их сердца. Не зря его называют белорусской Швейцарией, а Припять – жемчужиной белорусского Полесья...

С переездом в Мозырь открылась новая страничка в биографии Владимира Обибко. Он был очень любознательным в школьные годы, и, как многих мальчишек, его тянуло к технике. В те годы здесь, в полесском регионе, популярным учебным заведением среди ребят было ПТУ № 84, где готовили нефтяников (ныне – Мозырский государственный профессиональный лицей геологии). Вот сюда с друзьями и поступил Владимир. Здесь освоил нефтяную специальность, заодно и профессию водителя. Как показала жизнь, она стала главенствующей в его трудовой биографии.

Прежде чем сесть за руль автобуса, Владимир Викторович испытал себя на прочность и профессионализм на грузовой машине. Причем не в Беларуси, а в Ханты-Мансийском автономном округе Тюменской области. Есть там город Советский, куда Обибко летал, работая в белорусской нефтеразведочной экспедиции. Владимиру, с детства крещенному непогодой и якутскими морозами, нетрудно было вновь привыкать к северным условиям жизни. Но самое главное – он приобрел ценнейший профессиональный опыт, который пригодился ему в дальнейшем. В мозырский филиал «Гомельоблавтотранса» Владимир Викторович пришел не просто водителем, умеющим крутить баранку, а профессионалом высокого класса, которому довелось поколесить не только по хорошим автомагистралям и северному бездорожью, но и по лежневкам и грунтовкам и перевозить грузы различного назначения.

В автобусном парке № 2 Обибко радушно приняли в дружную водительскую семью. К новичкам здесь относятся внимательно и серьезно, как бы изучая, чего человек



стоит. Владимир Викторович произвел хорошее впечатление своей вдумчивостью, ответственным отношением к делу. Сразу было видно: слов на ветер не бросает, если пообещал что-то сделать, то сделает непременно. Кстати, весной в трудовой биографии водителя будет хоть и небольшая, но все же юбилейная дата – 10-летие его работы в филиале.

Быстро летит время. Кажется, совсем недавно Владимир Викторович пришел в этот замечательный коллектив, обеспечивающий пассажирскими перевозками стотысячное население Мозыря и его пригорода, а за плечами – годы напряженного труда. Водитель вспоминает, что на первых порах работал на автобусе «Икарус». Как человек аккуратный и расторопный Обибко старался содержать транспортное средство в технически исправном состоянии, эксплуатировал бережно, по-хозяйски. Затем ему доверили МАЗ-105, на котором он изо дня в день курсирует по городским маршрутам.

В Мозыре – 28 городских маршрутов, которые Владимир Викторович знает как свои пять пальцев. Город расположен на холмах, и по пути следования в некоторых местах встречаются крутые подъемы и небезопасные спуски. Водителю приходится постоянно быть предельно собранным и внимательным, неукоснительно соблюдать Правила дорожного движения. Он ведь в ответе не только за выполнение своих производственных обязанностей, но и за жизни людей, которых перевозит и которые ему доверяют. Их количество возрастает в часы пик. Но когда за рулем такой профессионал, как Обибко, за пассажиров можно не волноваться.

– Владимир Викторович – добросовестный труженик и порядочный человек, – говорит начальник пассажирской колонны № 1 Виктор Котов. – Очень важно, чтобы городской транспорт работал без сбоев, как хорошо отлаженный механизм. Владимир Обибко своевременно, по расписанию прибывает на автобусные остановки, трудится без нарушений и замечаний. Человек он основательный и профессионал, каких поискать.

Владимир Обибко в свою очередь отметил, что в пассажирской колонне немало хороших водителей. Восьмой год его напарником является Вячеслав Каненский – человек честный и серьезный. Они доверяют друг другу и во всем один одного поддерживают. Вдвоем представляют достойный пример того, как нужно относиться к работе и доверенному транспортному средству, и свою необходимость филиалу доказывают делом. У обоих есть ощущение, что они – члены сильной команды, работающей для пассажиров и на конечный результат. Очень важно и то, что в коллективе – хороший морально-психологический климат. Здесь большое внимание уделяется улучшению условий труда и производственного быта, содержанию и эстетическому оформлению производственных и бытовых помещений. В филиале есть комната психологической разгрузки и физиотерапевтическое отделение, которое позволяет работникам получить процедуры по 14 наименованиям, имеются бытовые помещения, комната водителей, спортивный зал.

...Когда-то, в далеком детстве, Владимир с нетерпением ждал с работы отца. Было это в Якутии, которая ассоциируется с Берингом, белыми медведями, алмазами, жуткой стужей и северным сиянием. Спустя многие годы уже его самого так же ждет с работы сын Дмитрий. Это уже в Беларуси, которая у бывшего северянина ассоциируется с нефтью, васильками во ржи, хорошими дорогами, древним Мозырем и непременно белыми аистами. Все это уже давно стало до боли родным и близким, ведь большую часть своей жизни он провел на Полесье. Здесь у него – семья, собственный добротный дом, сад и любимая работа. Кажется, как мужчина он уже сделал три важные в жизни вещи: построил дом, посадил сад, растит сына. Ну а на работе пользуется заслуженным уважением и авторитетом. За добросовестный труд и высокие производственные показатели Владимир Обибко занесен на Доску почета ОАО «Гомельоблавтотранс». Дело своего отца он продолжает достойно.

Профсоюзы: радиус действия

Святки празднуем...

Кто пожелал воплотить свои мечты без суеты большого города, вырваться из рутинных будней и получить максимум впечатлений и комфорта – сделал это 6 января, накануне Рождества, в урочище Студеная Гута, где в живописном лесном массиве расположился детский оздоровительный лагерь «Лесные дали».



Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

У многих железнодорожников и членов их семей появилась великолепная возможность реализовать себя, пригласив друзей, детей, коллег по работе и устроив отдых всей семьей.

В этот день участники мероприятия окунулись в неповторимую атмосферу сказочного представления с играми, танцами, спортивными конкурсами и реально ощутили себя сопричастными к невероятным событиям. Теперь и на Гомельском отделении Белорусской железной дороги появилась своя «резиденция» Деда Мороза.

Организаторы мероприятия – Культурно-спортивный комплекс и объединенная районная профсоюзная организация РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» – сделали все, чтобы железнодорожники и члены их семей провели день весело, с пользой и массой впечатлений. Начиная от достав-

ки к месту мероприятия и обратно и заканчивая организацией рождественского квеста с многочисленными игровыми площадками, танцевальной программой, питанием, вручением подарков, хороводами со сказочными персонажами, Дедом Морозом и Снегурочкой как у праздничной красавицы елки, так и у новогоднего костра из сказки «Двенадцать месяцев». В этот день было организовано несколько выездов участников: утренний и дневной. Закончилось мероприятие ярким фейерверком.

И это не единственное мероприятие, организованное для железнодорожников и членов их семей. С 17 декабря по 14 января в Культурно-спортивном комплексе прошли детские представления «Лего-Сити», праздничный «Зимний концерт», детский спектакль «В ожидании Алисы», цирковая сказка «Волшебный будильник», концертная программа «Венская сказка с симфоническим оркестром», а также новогодние утренники и огоньки.

Отношение к транспортной инфраструктуре во всем мире разное и в некоторой мере определяет общий уровень культуры населения. Так, Стокгольмская подземка – это не просто метро, а настоящая художественная галерея, в которой выставляют свои работы многие художники. На 90 из 100 станций можно увидеть различные скульптуры, настенные рельефы, мозаики, граффити, картины и даже видеoinсталляции. Многие станции здесь вырублены в скалах и похожи на пещеры. Сегодня мы покажем некоторые из этих транспортных и одновременно арт-объектов.

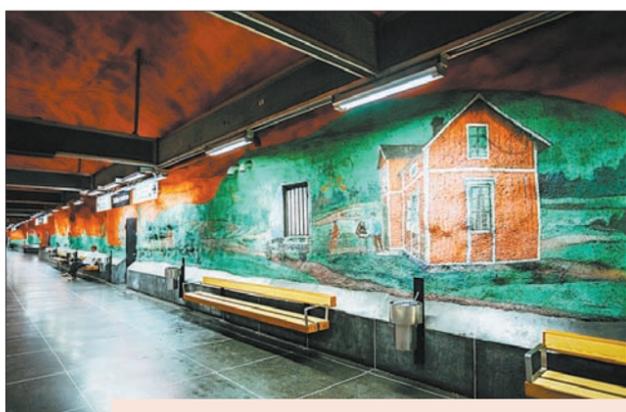
Музей? Галерея? Метро!



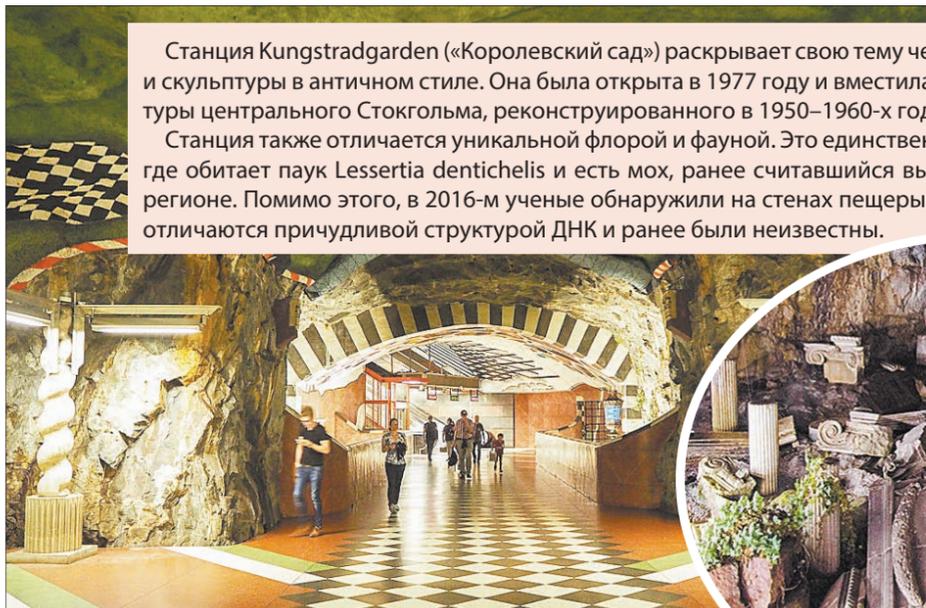
Станция T-Centralen названа так по центральному вокзалу города и находится на пересечении трех линий стокгольмского метро. Она была вырублена в скале и открылась в 1975 году. Своды станции имеют естественную неправильную форму и расписаны голубыми изображениями веток с листьями и силуэтами строителей. Стены выкрашены в синий цвет.



Из пола, стен и потолка станции Vreten, тоже вырубленной в скале, торчат кубы небесного цвета.



Одна из самых ярких станций Stockholms tunnelbana – красно-зеленая Solna centrum. Тема оформления – вырубка леса, на месте которого люди строят дома.



Станция Kungsträdgården («Королевский сад») раскрывает свою тему через наскальную живопись и скульптуры в античном стиле. Она была открыта в 1977 году и вместила в себя реликвии архитектуры центрального Стокгольма, реконструированного в 1950–1960-х годах.

Станция также отличается уникальной флорой и фауной. Это единственное место в Скандинавии, где обитает паук *Lessertia dentichelis* и есть мох, ранее считавшийся вымершим в стокгольмском регионе. Помимо этого, в 2016-м ученые обнаружили на стенах пещеры два вида грибов, которые отличаются причудливой структурой ДНК и ранее были неизвестны.



Станция Hallonbergen 1975 года выглядит так, словно ее разукрасили дети.



Тематика Tensta – Антарктика. Станция расписана надписями на разных языках, стихами, рисунками в виде цветов и животных. На платформе северного направления размещены плакаты, где на 18 языках написано слово «солидарность».



Nackrosen переводится как «Кувшинка» и напоминает пруд.



Стены станции Rissne украшают рукописные надписи исторических событий.

Казахстан – Узбекистан

Снова повезли

Пассажирские автобусные перевозки между Узбекистаном и Казахстаном возобновлены после 17-летнего перерыва.

Как сообщается на сайте Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, разрешение на осуществление регулярных международных автомобильных перевозок по маршруту Шымкент – Ташкент было дано 26 декабря прошлого года. Начиная с января рейсы по указанному направлению выполняются на комфортабельных автобусах ежедневно с шести утра до восьми вечера с периодичностью один час.

Общее время пути составляет 4 часа без технических остановок. Таможенный досмотр и пограничный контроль автобусы, пассажиры и багаж проходят вне очереди. Перевозчиками от казахстанской стороны выступает ТОО KazNetworkBus, от узбекской – ООО ManzaraTourism.

Планируется, что на протяжении года поэтапно откроются регулярные автобусные сообщения и между другими крупными городами двух стран.

Туркменистан

Возможности тестируют

Из Туркменистана в Иран через железнодорожную станцию Акяйла проследовал контейнерный поезд, совершающий очередной тестовый рейс по маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран.

Как сообщает госинформантство Туркмении, стартовавший 28 декабря из города Чанша (провинция Хунань) состав из 41 контейнерного вагона поможет точно определить временные и другие рабочие характеристики пути следования для налаживания регулярных перевозок.

Вслед за первым поездом по коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран 29 декабря прошел аналогичный состав из города Инчуань (автономного региона в центральной части КНР), а на следующий день из города Сиань провинции Шаньси на севере КНР – третий.

Первый грузовой поезд, тестирующий возможности транспортно-логистической инфраструктуры четырех стран, 4 января прибыл в Казахстан на приграничную с КНР станцию Алтынколь, а 7 января достиг границ Туркменистана, где был торжественно встречен на станции Серхетяка. Далее он преодолел 825 километров до туркменской станции Акяйла, расположенной на самом юге Балканского вейалата, причем с опережением заданного графика, и вышел на территорию Ирана.

Украина

...И с помощью рециклеров

Более 300 км дорожного покрытия было отремонтировано в прошлом году предприятием коммунальной корпорации «Киевавтодор» в рамках реконструкции, капитального и текущего (среднего) ремонта улиц и дорог, а также ремонта внутриквартальных проездов и придомовых территорий.

Однако в столице Украины остается еще много улиц, которые 30–40 лет не видели капитального или текущего (среднего) ремонта и на которых во время зимних перепадов температур образуются разрушения, сообщает segodnya.ua со ссылкой на пресс-службу коммунального предприятия.

В «Киевавтодоре» заверили: на данный момент предприятия коммунальной корпорации

во всех районах столицы проводят работы по ликвидации таких разрушений, в том числе с помощью компактных мобильных установок – рециклеров.

Напомним, финансирование дорожного строительства в Украине в 2018 году составит 46,7 миллиарда гривен, а с 1 января действует специально предназначенный для этого фонд, о чем мы писали в прошлом номере «ТВ».

Узбекистан

Дорогу построят соседям

Крупный проект по строительству железной дороги Мазари-Шариф – Герат планируют реализовать узбекские специалисты в Афганистане.

В последнее время в сотрудничестве между двумя этими странами наблюдается положительная динамика. В декабре прошлого года состоялся визит президента Афганистана Ашрафа Гани в Узбекистан. По его итогам подписано 20 документов о сотрудничестве в политической, торгово-экономической и культурно-гуманитарной сферах, сообщает правительственный портал Республики Узбекистан.

В ходе встречи была подчеркнута приверженность президента Шавката Мирзиева к дальнейшей активизации многопланового сотрудничества с Афганистаном и продолжению содействия в скорейшем установлении мира, стабильности в соседней стране, восстановлении ее экономической и транспортной инфраструктуры.

Эстония

Грузовые обложили

С 1 января в Эстонии все грузовые автомобили с массой более 3,5 тонны облагаются дорожным налогом.

Как сообщает портал «Деловые новости» со ссылкой на Департамент шоссейных дорог, ставка сбора зависит от полной массы грузового автомобиля и его прицепа, числа осей и класса выхлопа.

Самое важное в новшестве – оплата проезда должна быть осуществлена до того, как машина пересечет границу Эстонии. Поэтому уже с ноября прошлого года открыт специальный сайт teetasu.ee («Дорожная плата»). Деньги можно будет внести на таможенных пунктах автомобильных переходов в Нарве, Лухамаа и Койдуле. Планируется увеличение мест стационарной оплаты.

Отмечается, что один день езды по дорогам Эстонии для транспортного средства массой от 3,5 до 12 тонн обойдется в 9 евро, в месяц – 50 евро. За год за один грузовик владельцу придется заплатить 500 евро дорожного сбора. Прогнозируется, что сбор принесет в казну порядка 17 миллионов евро в год.

Россия

Навигация в два года

Навигация-2017 на внутренних водных путях РФ продлилась до начала 2018 года.

– В связи с необычно мягкой зимой благоприятная гидрометеорологическая обстановка в европейской части России способствовала осуществлению судоходства на внутренних водных путях в нескольких бассейнах по заявкам грузоотправителей и судоходных компаний фактически до первых чисел января. Столь позднее закрытие навигации отмечено впервые с 2011 года, – цитирует ТАСС сообщение Росморречфлота.

Общий объем перевозок грузов внутренним водным транспортом удалось сохранить на уровне 2016-го – около 118 млн тонн.

Из Чэнду в Питер. И обратно

Прямое авиасообщение свяжет китайский Чэнду с Санкт-Петербургом. Точная дата его открытия не указывается.

Как сообщает ТАСС со ссылкой на китайскую авиакомпанию Sichuan Airlines, самолеты между городами будут летать дважды в неделю. Продолжительность полета в Санкт-Петербург составит 9 часов 20 минут, обратно – 8 часов.

– Это будет первая линия без промежуточных посадок, которая свяжет два города, и вторая – между Чэнду и российскими городами после маршрута Чэнду – Москва, – говорится в сообщении авиакомпании.

Чартер или лоукостер?

В Украине в апреле начнет работать новая бюджетная авиакомпания SkyUp. Перевозчик будет полностью национальным лоукостером.

По информации интернет-портала segodnya.ua, за последние два года в стране значительно вырос рынок чартеров. Об этом свидетельствует и статистика Госавиаслужбы. Наиболее успешно развивался сектор международных воздушных перевозок. Так, за 9 месяцев 2017-го существенно увеличилось (на 52,2%) количество перевозок пассажиров отечественными авиакомпаниями на международных рейсах на нерегулярной основе. За отчетный период только 15 украинских авиакомпаний перевезли 2974,5 тысячи пассажиров.

Предполагается, что новая украинская авиакомпания будет гибридом чартера и лоукостера и сможет усилить конкуренцию в стране.

Внимание! Наш новый конкурс

Верный друг

В год Собаки честь представить новый фотоконкурс «ТВ» выпала замечательной Джерри.

А вы, возможно, подумали, что на фотографии рядом с нашими газетами Пират из «Елок»? И да, и нет. На фото действительно представитель породы собак, хорошо известной всем, кто смотрел замечательный новогодний фильм «Елки лохматые». Помните, любовь и преданность спаниеля Йоко и дворняжки Пирата помогли не только остаться им вместе, но и, несмотря на небольшие шалости, защитить дом хозяев от непрошенных гостей.

Беспородного по сценарию Пирата убедительно сыграл благородный представитель породы бордер-колли, к которой принадлежит и наша героиня Джерри. Очаровательным двухмесячным щенком она попала в дом пожилой женщины. Стала любимицей не только всей семьи, но и жителей многоквартирного дома

и его окрестностей. Вскоре хозяйка серьезно заболела, и в 5-месячном возрасте Джерри оказалась во дворе своего же дома, но уже никому не нужной.

Единственным, кто пожалел собаку, был местный мальчишка. Он привел ее домой, отмыл и накормил. А увидев, что Джерри практически ничего не умеет, занялся ее воспитанием.

Щенок оказался на редкость сообразительным и буквально через месяц уже делал успехи. Джерри освоила выполнение даже самых необычных команд. Ласковый нрав помог собаке очаровать и кошку, уже 10 лет считавшую, что хозяйкой дома является именно она.

Наверняка и у многих из вас, наши дорогие читатели, тоже есть собака, рассказ о которой

будет не менее интересным и увлекательным. По этой причине в начале 2018-го, который по восточному календарю является годом Собаки, мы предлагаем вам принять участие в увлекательном конкурсе, получившем название «Верный друг».

Поверьте, совершенно неважно, что ваша собака умеет. Для участия в конкурсе достаточно просто любить своего четвероногого питомца и прислать в редакцию его фото.

Конкурс будет проводиться в двух номинациях. Первая – «Домашний любимец». Для собак, имеющих отношение к профессиональной деятельности (например, если пес охраняет территорию вашего предприятия), мы придумали номинацию «Служим дружим».

Для участия следуйте нескольким несложным правилам:

1. Сфотографируйте собаку или найдите интересное фото в семейном или личном архиве.
2. Напишите кличку питомца и несколько строк о лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях вашего питомца.
3. Не забудьте указать контактные данные: ваше полное имя, место работы, должность и контактный телефон.
4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес: tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220005.

Все конкурсные работы, присланные в соответствии с указанными правилами, мы обязательно опубликуем на страницах «Транспортного вестника», а затем выложим на нашем сайте для онлайн-голосования.

Питомцев-победителей ждут хорошие и, главное, нужные призы, которые однозначно порадуют и их хозяев! Участвуйте!

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

Фотофакт

Со вторника в Берлине начали продавать кроссовки-проездные. На язычках обуви изображен годовой проездной транспортной компании BVG.

Стоимость одной пары – 180 евро. Для кроссовок дорого, но намного дешевле обычного годового проездного. Кроссовки действительны до 31 декабря 2018 года. Но не стоит забывать, как пишет «Дойче Велле», что каждому купившему «кроссы» придется ежедневно ездить в них на метро, в трамвае или автобусе, чтобы не получить штраф от контролеров.



Не только работа

Хороша была ушица!

Работники Могилевской дистанции пути Белорусской железной дороги приняли участие в городском конкурсе «Могилевская уха-2018».
Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»


Как рассказали на предприятии, в кулинарном состязании по приготовлению главного рыбацкого блюда путейцы участвуют ежегодно, а готовятся к нему всегда очень активно и с удовольствием.

– Секрет нашей вкусной и наваристой ухи – в хорошем улове, – отметили собеседники. – В этом году рыбный бульон варили из щучки и судачка, которых заблаговременно выловили из Днепра. Хотя всех своих секретов наш шеф-повар мостовой рабочий Владимир Дашкевич никому не раскрывает.

Очень творчески работники Могилевской дистанции пути подошли также к защите блюда: петь песни им помогли цыгане. Не остались в стороне и зрители, которые поддерживали конкурсантов бурными аплодисментами.

Городской конкурс «Могилевская уха-2018» прошел в Печерском лесопарке 7 января. За победу боролись 14 команд, представляющих предприятия и организации города. На Солдатской поляне они продемонстрировали свои кулинарные умения, спортивную подготовку и творческий потенциал.

Всего же во время праздника гости съели около 500 литров ухи.

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
 ВЕСТНИК

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

Собственные корреспонденты:

Брест	(029) 225-35-53
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

Индекс 64121

 Подписано в печать 17.01.2018
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 088 экз. Заказ 127.
 Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

