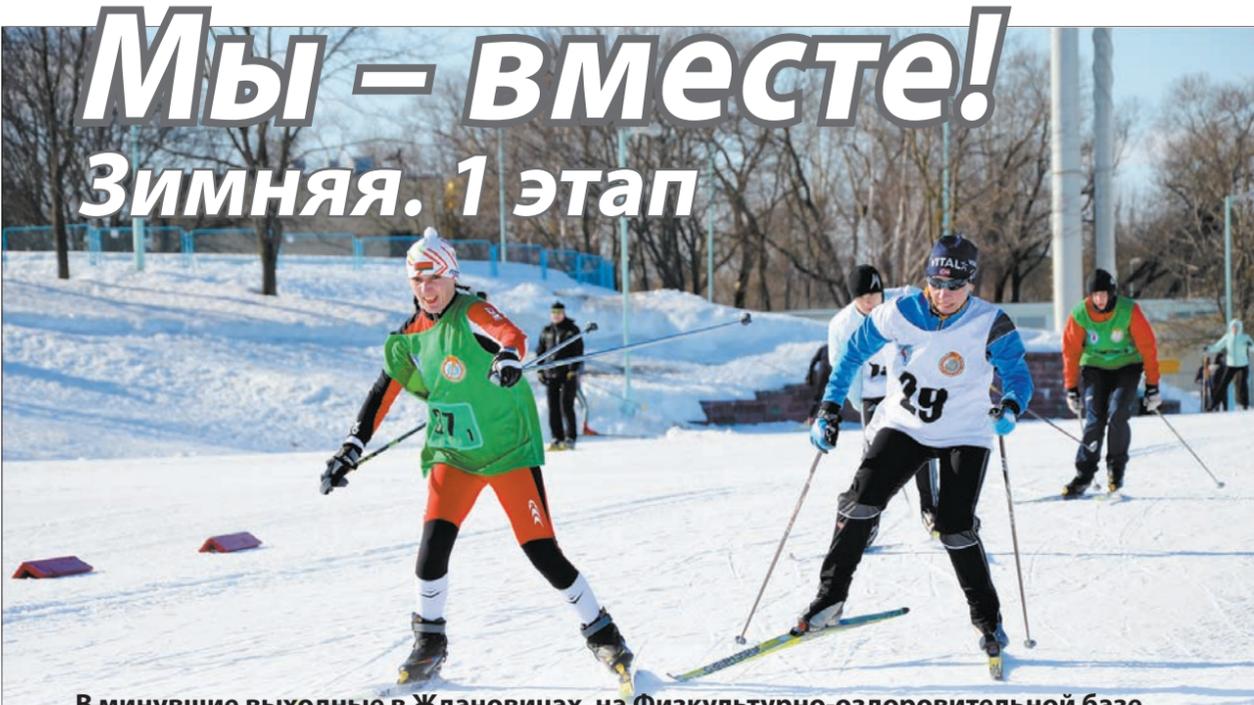


ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

22 марта 2018 г., четверг, № 12 (6019)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам



Мы – вместе! Зимняя. 1 этап

В минувшие выходные в Ждановичах, на Физкультурно-оздоровительной базе Федерации профсоюзов Беларуси, прошел первый этап отраслевой Республиканской спартакиады среди структурных подразделений и организаций Министерства транспорта и коммуникаций. Несомненно, организация этого мероприятия – еще один шаг на пути достижения такой цели устойчивого развития, как обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте.



Устойлівага развіцця ў МЭТЫ БЕЛАРУСІ

Зимний этап включает в себя соревнования по нескольким видам спорта: лыжные гонки и лыжная эстафета, волейбол, шахматы, настольный теннис, бильярд, гиревой спорт.

Традиционно команды участников делятся на две группы – по численности работающих в организации: более или менее 1000 человек. На протяжении нескольких лет состав обеих групп оставался неизменным. Причем вторая была более многочисленной и включала команды шести организаций: УП «Белтехосмотр», Транспортной инспекции, БелНИИТ «Транстехника», Центрального аппарата Минтранса, редакции газеты «Транспортный вестник» и ОАО «Автосила».

В первой же группе соревновались только три команды – Департамента по авиации, организаций дорожного хозяйства, ГО «Белорусская железная дорога». А значит, при любом раскладе все три команды оказывались в призерах.

В этом году полку первой группы прибыло. К завсегдатаям присоединились четыре дебютанта – государственные предприятия «Минсктранс» и «Минский метрополитен», ОАО «Миноблавтотранс» и ЗАО «Гомельский ВСЗ». И это – главное событие нынешней спартакиады. Теперь и в спорте мы – вместе.

Окончание на стр. 7

Готовность № 1

Паводок сегодня – одна из важнейших тем. Организации Минтранса готовятся к «большой» воде. Ведомством издан соответствующий приказ. Естественно, вопрос – под контролем правительства. На прошлой неделе под председательством заместителя премьер-министра Анатолия Калинина состоялось заседание комиссии по чрезвычайным ситуациям при Совете Министров, в ходе которого обсуждались вопросы подготовки к весеннему половодью.

Как сообщает пресс-служба Совмина, на заседании были выработаны соответствующие управленческие решения в сфере обеспечения безопасности граждан, повышения устойчивости функционирования систем и объектов жизнеобеспечения, спланированы необходимые профилактические мероприятия. Рассмотрен прогноз по готовности к весеннему половодью, определены возможные районы подтопления, поставлены задачи МЧС и местным органам власти по обеспечению готовности сил и средств к оперативному реагированию на негативные последствия природных явлений. При этом отмечена слаженная работа дорожных и коммунальных служб по ликвидации последствий обильных снегопадов в начале марта.

Окончание на стр. 4



II квартал 2018 года

Весна.
Беларусь.
Подписка

Прямая линия

24 марта 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



Почетно и ответственно

За плодотворный труд, профессионализм и значительный личный вклад в развитие дорожного хозяйства Беларуси группа работников РУП «Минскавтодор-Центр» награждена Почетной грамотой Совета Министров Республики Беларусь.

Среди награжденных – начальник технического управления предприятия Олег Водянович, главный бухгалтер Андрей Лабкович и Иван Афанасик, который ранее работал заместителем начальника отдела технического надзора по второй кольцевой автомобильной дороге управления технического надзора, а с 1 марта текущего года переведен на должность ведущего инженера отдела строительства управления внешнеэкономической деятельности предприятия.

На собрании трудового коллектива РУП «Минскавтодор-Центр» почетные грамоты Совмина награжденным вручил начальник главного управления автомобильных дорог Минтранса Александр Головнев.

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – индекс 641212
Стоимость подписки на 3 месяца – 44,55 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 64121
Стоимость подписки на 3 месяца – 23,31 руб.

Для предприятий и организаций – индекс 632412
Стоимость подписки на 3 месяца – 40,35 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 63241
Стоимость подписки на 3 месяца – 19,95 руб.

Тарифы

И три года не прошло....

С 20 марта в Беларуси подорожал проезд в поездах городских и региональных линий экономкласса. Проезд в поездах региональных линий бизнес-класса и межрегиональных линий подорожает с 1 апреля. Последний раз тарифы на проезд железнодорожным транспортом внутри республики повышались 26 декабря 2015 года, сообщает пресс-центр БЖД.

Повышение стоимости проезда в поездах городских, региональных и межрегиональных линий предусмотрено постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 21.12.2017 № 61 «О внесении изменений в постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 27.09.2016 № 29», официально опубликованном на Национальном правовом интернет-портале Республики Беларусь pravo.by 20.03.2018 за № 8/32924.

Стоимость проезда поездами городских линий возросла в среднем на 2–6%. К примеру, стоимость в пределах одного тарифного пояса (Минск – Беларусь, Минск – Городище, Минск – Михановичи) увеличилась на 2 копейки и составляет 90 копеек, в пределах двух тарифных поясов (Минск – Руденск, Минск – Смолевичи) – на 6 копеек и составляет 1 рубль 10 копеек.

Стоимость проезда поездами региональных линий экономкласса возросла на 24% и составляет: за первую зону – 20 копеек (вместо 16), за каждый дополнительный километр – по 2 копейки.

Тарифы на перевозки поездами межрегиональных линий экономкласса повышаются также на 24%, поездами региональных и межрегиональных линий бизнес-класса – на 32%.

Образование

Второй Белорусский образовательный форум прошел в начале марта в Баку. В нем принял участие ректор Белорусской государственной академии авиации профессор Григорий Ловшенко.



В Азербайджане – белорусский форум

Соорганизаторами мероприятия выступили Министерство образования Беларуси и Союз молодежных студенческих организаций Азербайджана. В состав нашей делегации, помимо сотрудников Министерства образования, вошли представители более 20 высших учебных заведений страны.

Члены делегации встретились с заместителем министра образования Азербайджана Фирудином Гурбановым, обменялись мнениями о перспективах

межвузовского взаимодействия. На текущий момент между вузами Беларуси и Азербайджана подписано свыше 35 договоров о сотрудничестве.

На полях форума прошли презентации белорусских вузов, в рамках которых было рассказано об условиях обучения в Беларуси. Члены нашей делегации посетили также ряд учебных заведений Баку, провели переговоры с партнерскими вузами, договорились о конкретных шагах по углублению взаимодействия.

Акция



«Стоп – заяц!»

Гомельское отделение БЖД 16 марта приняло участие в акции, направленной на повышение культуры проезда пассажиров на Белорусской железной дороге и противодействие безбилетникам.

На железнодорожных вокзалах Гомеля и Жлобина проверка наличия проездных документов у пассажиров поездов региональных линий экономкласса проводилась на перронах при посадке из вагонов. Кроме того, пассажирам раздавались листовки о правилах проезда в поездах. Информация о проведении акции озвучивалась на вокзалах и в поездах региональных линий экономкласса.

В мероприятии было задействовано более 40 человек, в том числе активисты первичных организаций ОО «БРСМ», члены молодежных поездных бригад, работники обособленных структурных подразделений (филиалов) Гомельского отделения Белорусской железной дороги, Гомельского отряда военизированной охраны и сотрудники отдела внутренних дел на транспорте.

Максим ГРИГОРЬЕВ

Сотрудничество

С расчетом на перспективу

Переговоры руководителей ГО «Белорусская железная дорога» и ПАО «Укрзалізниця» состоялись в Минске.

Белорусскую магистраль представлял ее начальник Владимир Морозов, украинскую сторону – и. о. председателя правления «Укрзалізниця» Евгений Кравцов, сообщает пресс-центр БЖД.

Участники встречи подвели итоги работы по перевозкам грузов и пассажиров в сообщении Беларусь – Украина в 2017 году и обсудили перспективы их развития в 2018-м. Было отмечено, что в прошлом году сформировалась положительная динамика роста объемов грузовых перевозок во ввозе, вывозе и транзите. Объем перевезенных грузов по межгосударственным стыковым пунктам составил 18,6 млн тонн, или 126,8% к 2016 году. Международными пассажирскими поездами перевезено в сообщении Беларусь – Украина 333,8 тысячи человек, или 106,3% к уровню 2016-го.

В рамках переговоров обсуждались вопросы дальнейшего развития международного железнодорожного пассажирского сообщения между Республикой Беларусь и Украиной. Стороны также обменялись информацией о принимаемых мерах, в том числе в сфере тарифной политики и маркетинговых инициатив.

Программой мероприятия было предусмотрено обсуждение вопросов организации приема и передачи грузовых поездов, вагонов и контейнеров через пограничные железнодорожные переходы, работы локомотивов и локомотивных бригад на приграничных участках, взаимного использования парка грузовых вагонов. Белорусская сторона проинформировала о проведенных работах по электрификации железнодорожных участков за период с 2011 по 2017 год, поставках нового электроподвижного состава, планах по электрификации участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров в 2018–2020 годах в соответствии с Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы.

По завершении переговоров было подписано Соглашение о сотрудничестве в организации и осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок через белорусско-украинскую государственную границу и содержании железнодорожной инфраструктуры приграничных участков.

Развитие

Расширить границы

Территория специального туристско-рекреационного парка «Августовский канал» может быть увеличена.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Спредложением о расширении границ парка, в которые войдут населенные пункты Коробчицы, Тарусичи, Тричи, Заречанка, а также аэропорт Обухово, выступила администрация свободной экономической зоны «Гродноинвест».

С каждым годом Августовский канал становится все привлекательнее для гродненцев и туристов. Здесь проходят дружественные встречи, спортивные и культурные мероприятия. Как отметил глава администрации СЭЗ «Гродноинвест» Сергей Ткаченко, в 2017-м парк посетило более 85 тысяч человек. Расширение границ специального туристско-рекреационного парка «Августовский канал» позволит инвесторам на льготных условиях построить рестораны и гостиницы, наладить производство хлебобулочных и мучных кондитерских изделий, прогулочных и спортивных лодок, розничную торговлю, а также организовать перевозки автобусным и речным пассажирским транспортом, сообщается на сайте Гродненского областного исполнительного комитета.

К слову, на территории белорусской части Августовского канала парк занимает площадь 5750 гектаров. Здесь расположено 57 инвестиционных площадок. Протяженность туристических маршрутов составляет около 400 километров.



Унитарное предприятие
«Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия»
приглашает к сотрудничеству
ПЕРЕВОЗЧИКОВ

для доставки торгового оборудования
в торговые сети г. Минска и Минской области.

Требования:

наличие гидроборта, высота кузова не менее 2500 мм,
длина кузова не менее 5000 мм, возможность крепежа
груза в кузове при помощи ремней.

Справки по телефону 8 (029) 799-60-01
с 9.00 до 17.00 по будним дням.

Пассажирские перевозки

Дом под парусом

Главным транспортным центром Дубровно была и остается автостанция, ведь железная дорога от райцентра далековато – проходит параллельно автомагистрали М1 за десяток километров отсюда. С присоединением Дубровенского АТП-12 к Оршанскому автобусному парку № 3 ее постигли разительные и, что приятно, позитивные перемены.



Дубровенская автостанция.

Трудно поверить, что десятилетиями население пользовалось услугами невзрачного, холодного помещения с удобствами на улице. Если бы оно реконструировалось не на глазах дубровенцев, любой счел бы здание новостройкой. Маленькая, но изящная деталь – символический парус над правым углом автостанции – делает его не просто легким, романтичным, летящим, а воплощает архитектурную идею парусника, скользящего по волнам Днепра. Великая, но не судоходная в верховьях река несет свои воды в нескольких метрах отсюда.

– На автотранспортниках лежит основная нагрузка по обеспечению сообщения с другими населенными пунктами. Потому и забота о комфорте пассажиров и персонала для нас была особенно актуальна, когда в прошлом году приступили к реконструкции автостанции. Повод выдался подходящий – областные «Дожинки», да и международный фестиваль «Днепровские голоса», ежегодно проходящий в этом райцентре, давно подталкивал к такому решению. Начали с замены окон на стеклопакеты, а там практически и до полной перестройки типовой «коробки» дошли благодаря настойчивости и инициативности бывшего генерального директора облавтотранса Василия Дятлова. Последним штрихом стало оборудование санитарных помещений внутри здания, – вспоминает директор филиала «АП № 3 г. Орши» ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергей Мацкевич.

К слову, этот последний штрих наиболее ценен для женского коллектива автостанции и пассажиров, коротающих время в просторном светлом зале ожидания.

– Мы частенько ездим из Орши с пересадкой в Дубровно к бабушке в деревню, – говорит многодетная мать, – и довольно долгое ожидание автобуса теперь куда удобней прежнего. Хорошо, что с малышами не нужно бежать в уличный туалет, на холод. А еще нравится быстрое кассовое обслуживание. Благодаря компьютерам очередь «пролетаем» мгновенно.

А пассажиров здесь достаточно – порядка трех десятков ожидают своих рейсов только в зале.

– Нам, старикам, теперь тут так тепло и хорошо, прямо как дома! Даже разъезжаться по своим хуторам неохота, – улыбается крепенький дедок. – Не в каждой деревне остались магазин и почта, а здесь столько знакомых повстречаешь: есть что вспомнить, о чем поговорить. Другой раз даже не хочется, чтобы диктор объявлял отправление. Слава богу, добраться можно до самой

дальней деревушки в два-три дома. Спасибо государству. Автобус – надежный транспорт для наших мест.

Окружающие старика пассажиры дружно поддакивают: согласны все.

Тесная связь с руководством филиала коллектива Дубровенского участка проявляется в решении всех производственных вопросов, включая поддержание порядка на базе. Административное здание и гаражи побелены, территория расчищена и облагорожена. Некоторые ставшие ненужными парку здания проданы или сданы в аренду. Налажено оказание услуг по шиномонтажу для любых типов автомобилей, функционирует станция диагностики. Пожалуй, столь обширная площадь базы теперь лишь головная боль, ведь каждый «квадрат» обложен налогами. Но пока желающих на ухоженном, но не задействованном в производственном процессе площади нет. Рабочие участка ис-

кренне рады, что в экономических жерновах времени не перетерты в муку их судьбы.

– Я попытал счастья у частников, работая дальнобойщиком и на шиномонтаже в Витебске. С лихвой хватило. Отшоферил десять лет на фирму, у которой теперь даже справку получить никак не могу о трудовом стаже. Помыкал горя и понял: нет ничего надежнее и лучше, чем быть под крылом государства. Какая разница, работаю я в дубровенском автопарке или просто на участке оршанского предприятия? Рабочее место оборудовано, – рассказывает монтировщик шин и пневмомуфт Юрий Петров. – Точно знаю: зарплата будет обязательно в срок, и к ней – полный социальный пакет. Случись заболеть – больничный лист оплатят, а не отложат в дальний ящик на «когда-нибудь». А было и такое в жизни. Здесь же мы – в трудовом коллективе, где каждый человек на виду.

– Наш контингент – главным образом сельчане. Они приезжают в райцентр за продуктами, в собес, в гости. В выходные – много школьников и студентов. Кто-то ездит на работу в Оршу. Мы обязаны обеспечить регулярное автобусное движение, не подводить рассчитывающих на расписание людей. Неважно, едут они в агрогородок или областной центр – автобусы должны подаваться точно ко времени, исправные и чистые, с надежным водителем. На нашей базе – 12 пассажирских автобусов, и сбоек в работе практически нет. В случае серьезной поломки выручает оршанский парк, – говорит старший диспетчер с 26-летним стажем Елена Андреева, начинавшая на этой станции кассиром. – Кстати, с обилечиванием благодаря компьютеризации и интернету стало проще, тут пассажиры правы. А система видеонаблюдения дисциплинирует и служащих, и клиентов. В таких комфортных условиях работать хочется еще лучше. Мы постоянно ощущаем поддержку руководства АП-3. С любой проблемой обратиться – на произвол не бросят. Да и морально приятно чувствовать такой оплот надежности рядом, несмотря на некоторое отдаление нынешней дирекции от прежней.



Старший диспетчер автостанции Елена АНДРЕЕВА.

По закону

Как всегда не дремлет Транспортная инспекция и, в частности, сотрудники отдела контроля автомобильного транспорта. Для них неважно, какая пора года и что за время суток на дворе. Бывают задачи, требующие неотложного решения, и все они связаны одной целью – обеспечить контроль за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности, требований безопасности при эксплуатации транспорта перевозчиками пассажиров и грузов.

Связаны одной целью

– В январе – феврале мы провели шесть внеплановых проверок перевозчиков, совершивших дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими, и выявили 154 нарушения законодательства транспортной деятельности, выдав 6 предписаний, – сообщил начальник отдела контроля автомобильного транспорта филиала Транспортной инспекции по Витебской области Константин Рой. – В последний зимний месяц работники филиала проводили мониторинг соблюдения законодательства при выполнении междугородных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. По результатам выявлено 29 нарушений. В основном это выполнение перевозок пассажиров в регулярном сообщении под видом нерегулярных без заключения соответствующего договора с оператором перевозок. В соответствии с требованиями Указа Президента Республики Беларусь № 510 контрольная деятельность Транспортной инспекции носит профилактический и предупредительный характер. Это выражается в том, что проводятся проверки не всех подряд перевозчиков, а только в слу-

чае явных нарушений в техническом состоянии, оформлении транспортного средства либо при наличии сведений о нарушениях, полученных от граждан и государственных органов.

Работники отдела не ослабляют контроль на автомобильных дорогах и в рамках мероприятий технического характера. Причем за столь короткий промежуток времени установлено 284 различных нарушения, что на 40 процентов больше, чем за два первых месяца прошлого года. Приходится сталкиваться главным образом с эксплуатацией транспортных средств с непройденным техосмотром, а также с имеющимися неисправностями, при которых участие в дорожном движении запрещено. В итоге в отношении провинившихся производителей транспортных работ и услуг составлено 163 акта (на 20 процентов больше, чем за аналогичный период 2017-го), для устранения выявленных нарушений выдано 40 предписаний.

– Одновременно проверено 3159 иностранных транспортных средств, установлено

143 различных нарушения, к административной ответственности привлечено 143 водителя, наложено штрафов на общую сумму 37 191 рубль. К административной ответственности по статьям КоАП Республики Беларусь за два месяца привлечено 216 водителей и должностных лиц перевозчиков, а общая сумма наложенных штрафов составила 45 108 рублей – на 35 процентов меньше, чем за рассматриваемый период 2017 года. Для принятия мер воздействия в другие органы контроля направлено 13 сообщений. Мы ведь тесно сотрудничаем с Госавтоинспекцией и ИМНС. Лишь за последние зимние месяцы успели провести семь совместных проверок с ГАИ, 12 – с налоговиками. Важными считаю и семь встреч-семинаров с перевозчиками по разъяснению изменений законодательства. Они очень актуальны для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере транспортной деятельности, – убежден Константин Владимирович. – Весна ставит перед Транспортной инспекцией новые задачи и проблемы, включая сезонные. Но о них разговор впереди.

Паводок

Встретить во всеоружии

По предварительным прогнозам, грядущий паводок серьезных опасений на Витебщине не вызывает, если только не случится аномальных по количеству осадков и резкого потепления, способных привести к затоплению населенных пунктов в восьми районах: Верхнедвинском, Бешенковичском, Городокском, Лепельском, Миорском, Оршанском, Полоцком и Шарковщинском. Речь идет о 10 населенных пунктах, более 320 жилых домах, 12 объектах транспортной коммуникации.

– Анализ нынешних гидрометеорологических условий позволяет предположить, что половодье ожидается более масштабное, чем минувшей весной. В связи с нарастанием толщины льда и скоплением шуги в русле на отдельных участках рек повышается вероятность заторов и вызванного ими резкого подъема уровня воды, – высказался на заседании комиссии по чрезвычайным ситуациям при облисполкоме заместитель начальника областного управления МЧС Александр Ярмош.

В складывающейся ситуации важно обеспечить безопасную эксплуатацию и исправное состояние расположенных на территории Витебщины 16 крупных искусственных водохранилищ, которые могут в случае прорыва гидротехнических сооружений создать реальную угрозу для расположенных поблизости городов и других поселений.

Прорыв дамб способен привести к образованию зон подтопления в Городокском, Браславском, Лепельском, Докшицком, Поставском, Россонском и Чашникском районах. Сейчас все заинтересованные службы области готовятся встретить весеннее половодье во всеоружии и минимизировать последствия возможного паводка, включая подготовку мест для размещения граждан в случае их отселения с затопленной территории.

Разработаны маршруты движения и объездные пути, которые позволят не терять связь с населенными пунктами, блокированными в результате весеннего разлива.

По словам Александра Валерьевича, серьезную озабоченность вызывает карьер «Гралево» ОАО «Доломит». Из-за высокого уровня воды там постоянно работают четыре-пять насосов, но нужен систематический мониторинг и моментальное реагирование в случае осложнения ситуации. На особом контроле – очистные сооружения на промышленных и сельскохозяйственных объектах. Кстати, прорыв обвалования очистных сооружений возле деревни Чересы уже наблюдался 12 марта, но был быстро ликвидирован.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

Готовность № 1

Окончание. Начало на стр. 1

– Первый вопрос, который рассматривался на комиссии, связан с паводковой ситуацией. Мы сегодня прогнозируем, что в период с 15 по 25 марта будет активное таяние, соответственно, и движение воды в реках, произойдет подтопление. По прогнозам, около 140 населенных пунктов будут подвержены незначительным подтоплениям. Если говорить о домах, то это более 6 тысяч. Это могут быть подвалы, где-то дворы, но, на наш взгляд, не будет таких угроз с высокими уровнями воды, где придется принимать экстренные меры, – процитировало информационное агентство БЕЛТА Анатолия Калинина. – Шесть тысяч домов – прогноз. Мы планируем, что это будет гораздо меньшая цифра. Подтопления могут быть разные: вода может появиться во дворе или возле домовладения. И это совсем не значит, что какие-то сложности возникнут. Определенные неудобства могут быть, но у нас предусмотрены все защитные и упреждающие меры.

Готовы соответствующие службы, подготовлены средства первой необходимости, места для эвакуации, если потребуются, а также подвоз продуктов, отметил заместитель премьер-министра:

– Алгоритм расписан каждому ведомству, каждому госоргану – как поступать в данной ситуации. Местные власти уже сейчас работают по упреждающей части. Я считаю, что паводковый период мы пройдем спокойно, а если какие-то будут

возникать ситуации, то местные власти и подразделения МЧС справятся с ними.

По максимально негативному сценарию в этом году с учетом текущей гидрометеорологической обстановки и течения половодья, а также возможного осложнения паводковой ситуации наиболее вероятны затопления в 43 районах страны, однако они не будут носить глобальный характер. Сложная обстановка ожидается в Гомельской области, где большинство затоплений будет от крупных рек, а также в Могилевской – там затопления возможны в основном от малых рек.

В связи с зимними паводками уже зарегистрировались случаи подтопления в Витебской, Минской, Могилевской и Гомельской областях. На день заседания комиссии оставался затопленным один участок местной автомобильной дороги Лучицы – Хвойня в Петриковском районе Гомельской области.

Органы управления по чрезвычайным ситуациям, силы и средства Государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций находятся в режиме постоянной готовности, сформировано 16 сводных отрядов шестичасовой готовности прибытия в любую точку страны. На участках, подверженных подтоплениям, дорожными службами и Госавтоинспекцией разработаны схемы изменения организации движения.

Своевременно проводится работа по информированию населения с про-

Качество услуг


Старые стены и новый вокзал

Чем ближе 2019-й, год тысячелетия Бреста, тем активнее преобразуется город над Бугом. В следующем году, к примеру, пассажирский терминал городского автовокзала с улицы Мицкевича переместится на улицу Орджоникидзе, где сейчас ведется строительство нового вокзала. А действующий, построенный в 1963 году, в нынешнем отмечает свое 55-летие.

Начальник структурного подразделения филиала «Автовокзал г. Бреста» ОАО «Брестоблавтотранс» Николай РАДЮК утверждает, что, несмотря на солидный возраст пассажирского терминала, здесь активно используются компьютерные технологии:

– Современному пассажиру необходимы комфорт при поездке и возможность быстро приобретать билеты. Понимая это, идем навстречу требованиям времени. И сегодня без проблем можно купить билеты через интернет и банковские инфокиоски. В прошлом году продажи в сети составили 171% от показателя 2016-го. Более того, через интернет у нас можно приобрести

билеты на автобусы и поезда в Украину, Россию и страны Европы. Но на покупку их в кассе вы тоже много времени не затратите: наши сотрудники обслуживают пассажиров очень оперативно.

– В среднем в сутки автовокзал выполняет 31 международных, 243 пригородных и 35 междугородных рейсов. В выходные и предпраздничные дни их количество увеличивается. За сутки реализуется от 2500 до 5500 билетов в зависимости от дня недели и времени года. Билеты на все направления можно приобрести еще и на остановочном пункте Технический университет. Там располагается кассовый павильон и

производится посадка пассажиров, следующих в направлении Кобрина, Минска, Пинска и Гродно. Мы все время стремимся к привлечению новых клиентов. Недавно ввели льготы от 30 до 50% для студентов на междугородных рейсах в гродненском, пружанском, пинском и столинском направлениях. Хотим сделать скидки и для пенсионеров.

Кстати, студенты пользуются услугами автовокзала не только как пассажиры. Его здание находится рядом с Брестским государственным университетом имени А.С. Пушкина, поэтому молодые люди частенько забегают в интернет-кафе, где

также оказываются секретарские услуги. Сложно представить, сколько рефератов, курсовых и дипломных работ здесь было отпечатано.

В здании и на территории, прилегающей к автовокзалу, есть кафе, пункт обмена валют, аптечный и ветеринарный киоски, сувенирный павильон, инфокиоски. Работает здесь сегодня 77 человек. Говоря о сотрудниках, Николай Степанович отметил, что в восьмидесятых их было 180.

Кроме руководителя, нам удалось побеседовать с теми, кто здесь трудится уже не один десяток лет: Татьяной Тужик, Любовью Лось и Лидией Гарматной. Они одни из тех, чей добросовестный труд высоко оценивался руководством объединения, Минтранса и облисполкома.

Темы разговора – юбилей автовокзала и предстоящий переезд в новое здание – натолкнули сотрудниц на размышления о скорости времени. И, конечно, в

Подготовка кадров

ведением сельских сходов, разъяснением возможных последствий весеннего половодья и необходимых действий населения исходя из складывающейся обстановки.

Для информирования населения используется разработанная интерактивная карта, которая доступна на сайтах МЧС, БЕЛТА и Белорусского общества Красного Креста, а также в мобильном приложении МЧС «Помощь рядом». Карта снабжена памяткой для населения в период паводков и половодья. Обновление данных осуществляется ежедневно.

Отдельно Анатолий Калинин остановился на вопросах организации переправы вблизи аварийного моста в Житковичском районе:

– Сейчас полным ходом работает понтонная переправа, в двадцатых числа дополнительно установим паромную, которая будет работать весь период до установки моста. По задаче правительства и главы государства мы должны уже в ноябре открыть движение по новому мосту на Припяти. Поэтому ведется работа, мы заслушали, как идут проектирование, процедуры подготовительного периода. Уже работают земснаряды по изменению русла. То есть будет в том числе дублирующая система переправы.

По словам вице-преьера, в период, когда может активно двигаться лед, возможно, будет необходимость снять понтонную переправу.

– Мы рассчитываем, что летом будут работать и понтонная, и паромная переправы. Таким образом мы обеспечим беспрепятственное передвижение с одного берега на другой, – отметил Анатолий Калинин.

оживленной беседе не раз прозвучало то самое: «А помнишь...». Все они с теплотой вспоминают свои первые рабочие месяцы и годы, немного тоскуют по былым временам, но вернуться к тем условиям не хотели бы. Да и вряд ли кто-то станет скучать по нескончаемым очередям и горам бумаг. Более того, женщины рады постепенному внедрению новых технологий и вообще приветствуют прогресс.

– Тогда работали так, что некогда было перевести дыхание. Теперь процесс выдачи билета в разы проще и быстрее, многие покупают в режиме онлайн. На случай каких-либо претензий от клиентов стали записываться разговоры. Словом, преимуществ у современной системы работы много. Но это не значит, что забот и ответственности стало меньше, – делятся сотрудницы.

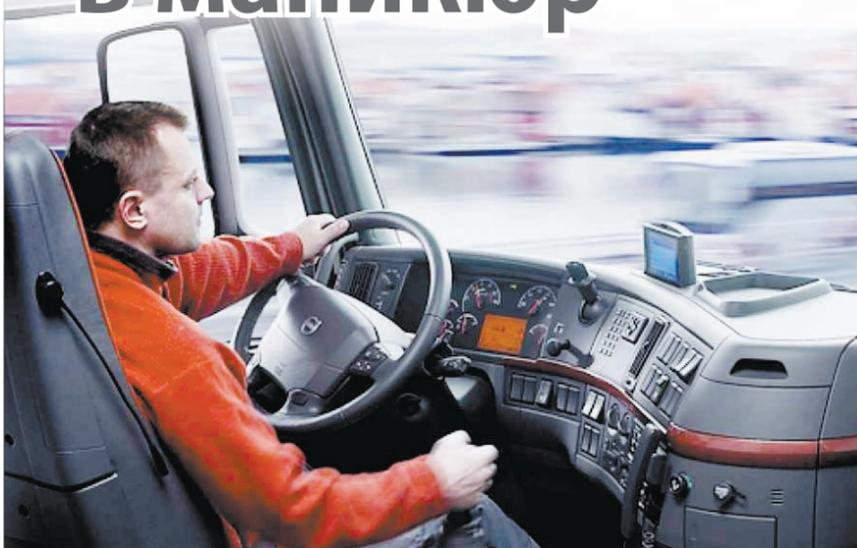
А если говорить о коллективе, то, по словам женщин, он такой же сплоченный, как и раньше.

Татьяна Николаевна, Любовь Кирилловна, Лидия Ивановна и Николай Степанович с благодарностью говорят о бывших начальниках Владимире Финтисове и Вячеславе Мельничуке. Как, впрочем, и о нынешнем. Николая Радюка знают давно, на автовокзал он пришел в конце девяностых. Им есть что вместе вспомнить.

Этот общий для всего коллектива позитивный дух, взаимопонимание, желание идти вперед убеждают: автовокзал Бреста, где бы его ни расположили, будет работать как часы, а изменение облика пассажирского терминала поспособствует другим положительным нововведениям.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»

Водители с уклоном... В маникюр



«Мы все учились понемногу чему-нибудь и как-нибудь...» Пожалуй, каждый помнит со школы эти строки из романа в стихах «Евгений Онегин». Приобретенные познания не всегда сопоставимы с истинными знаниями, а в итоге, если перефразировать последующие строки классика русской литературы, обучением «немудрено блеснуть».

Алесь МАРКОВ

Водители, выполняющие международные автомобильные перевозки грузов, должны раз в пять лет проходить обучение на профессиональную компетентность в рамках образовательной программы, утверждаемой Минтрансом. Ранее такой вид деятельности был прерогативой учреждений образования профильных ассоциаций, в частности, «БАМЭ» и «БАМАП», автомобильных учебных комбинатов. Ныне же водителей-международников называют центры подготовки и переподготовки строительной, металлообрабатывающей, лесозаготовительной, социально-потребительской направленности, а то и те, кто в общей канве своей деятельности набирает на курсы маникюра и массажа, обучает парикмахерскому делу и иностранным языкам.

Это не возбраняется. Согласно Кодексу Республики Беларусь об образовании повышение квалификации, переподготовка и профессиональная подготовка по рабочим специальностям не регламентированы нормами, требованиями, правилами, не предусматривают наличие сертификата Минобра о государственной аккредитации учреждения образования на соответствие заявленному виду деятельности. Однако сфера международных автомобильных перевозок грузов – весьма специфический сегмент, где требуются знания международных правовых норм, регламентов и требований, особенностей таможенного оформления и контроля, нормативных актов по безопасности дорожного движения в странах ЕС и ЕАЭС. Посему обучением на профессиональную компетентность должны заниматься учреждения образования, которые владеют темой, разрабатывают соответствующие учебные планы, располагают необходимой технической и информационной базой, привлекают преподавателей-профессионалов.

Собственно, а как иначе, если согласно учебному плану дополнительного обучения водителей-международников на

подтверждение профессиональной компетентности отводится 35 академических часов в течение пяти дней. В завершение слушатели проходят проверку знаний в форме экзамена, и только по результатам его успешной сдачи им выдается квалификационный сертификат, который должен быть в наличии наряду с водительским удостоверением, сертификатом техосмотра на транспортное средство и другими документами.

В 2008 году Советом Министров республики было принято Постановление № 971, которым утверждено положение о порядке подтверждения профессиональной компетентности, в том числе водителей, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов. За прошедшее десятилетие в сегменте транспортной деятельности произошли существенные изменения, и в настоящее время в этот документ подготовлен проект изменений и дополнений, учитывающих и требования подписанной Беларусью Хартии качества международных грузовых автомобильных перевозок в рамках многосторонней квоты ЕКМТ по подтверждению профессиональной компетентности водителей-международников.

Хартией подробно оговорен перечень тем, которые должны вычитываться при подготовке водителей для выполнения международной грузовой автоперевозки. Среди них – основы международных правовых норм, технические требования к эксплуатации автотранспорта, международное законодательство в области организации автоперевозок и безопасности дорожного движения, соблюдение режимов труда и отдыха, документооборот, таможенный контроль и таможенные операции и прочее. При этом предусматриваются не только теоретические, но и практические занятия по эффективному вождению, работе с тахографами, заполнению товарно-транспортных документов. Серьезные дисциплины, предполагающие соответствующий учебный план, техническую базу, наглядные материалы,

привлечение преподавателей-практиков. Посему Хартией качества ЕКМТ определяется, что учебные центры, принимающие участие в первичном обучении и периодической переподготовке водителей-международников, должны утверждаться компетентными органами стран-членов (в нашем случае – Минтрансом Беларуси). В п. 2.4 раздела «Подготовка водителей» записано, что для получения аккредитации центры обязаны представить следующие сведения:

– адекватную программу обучения и переподготовки с указанием преподаваемых предметов, содержание которых должно соответствовать представленным в Приложении 4, и изложением предлагаемого учебного плана и методики обучения;

– квалификацию и специализацию инструкторов;

– сведения о помещениях, в которых проводятся курсы, учебных материалах, ресурсах, выделяемых на практические занятия, и парке используемых автомашин.

При этом за эталон приняты сведения, установленные Академией МСАТ (Международный союз автомобильного транспорта) для утверждения учебных центров.

Нынешняя «образовательная ситуация» в Беларуси по дополнительному обучению водителей, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов, на подтверждение профессиональной компетентности вышеозначенного не предполагается.

Речь не о том, чтобы кого-то «пускать», а кому-то закрыть доступ к организации учебного процесса. Речь – о том, чтобы подготовкой и переподготовкой в узкоспециализированной сфере транспортной деятельности, где безопасность перевозок, безопасность движения, экономическая безопасность грузоотправителей и грузополучателей, которые доверяют водителю товар на десятки тысяч долларов, регламентированы международными нормами, занимались профессиональные учреждения образования, а не курсы из разряда и швец, и жнец, и на дуде игрец.

В 2011 году в трехстороннем порядке за подписью первого заместителя министра образования, заместителя министра транспорта и коммуникаций, председателя Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» был определен перечень учреждений образования, иных организаций, осуществляющих обучение водителей автомобилей на профессиональную компетентность в международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов. В него входило 10 государственных и частных учреждений образования, в том числе автомобильные учебные комбинаты, которые были правомочны выдавать свидетельства о профессиональной компетентности водителей-международников. Уполномоченным по изготовлению и выдаче бланков свидетельств (кстати, имеющих определенную степень защиты) определялся Центр «БАМАП-Веды» Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». Стоило бы вернуться к данной практике, чтобы водители действительно проходили профессиональную подготовку к выполнению перевозок грузов в международном сообщении, а не просто получали документ, как это порой происходит ныне.

Когда в семье любовь и лад – не нужен клад...

Кондуктор филиала «Автобусный парк № 5» ОАО «Гомельоблавтотранс» Анастасия КАШИНА вместе с мужем Андреем Анатольевичем воспитывают пятерых детей. Накануне праздника женщин в Светлогорском центре культуры состоялось чествование многодетных мам. На сцену вместе с детьми была приглашена и Анастасия Михайловна. В торжественной обстановке под дружные аплодисменты присутствовавших председатель Светлогорского райисполкома Дмитрий Алейников вручил ей орден Матери.



в одиночку просто невозможно. Стараемся воспитывать их так, чтобы они не росли не приспособленными к жизни эгоистами, а заботились о своих братьях и сестрах, любили друг друга. В нашей семье старшие помогают младшим, учат их одеваться, обуваться, играют с ними. Так что никто не остается без внимания. Конечно, накормить всех, про-

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

ПРИЧАЛ АНАСТАСИИ КАШИНОЙ

Самое высокое предназначение женщины на земле – дарить жизнь, растить детей, хранить семейный очаг, поддерживая в нем огонь любви, доброты и счастья. Материнство сродни подвигу, требующему полной самоотдачи, а иногда и самопожертвования. Поэтому и пользуется таким почетом и уважением женщина-мать, а многодетные – особенно. Перед ними преклоняются художники, поэты...

Есть замечательные многодетные мамы-труженицы и на транспортных предприятиях Беларуси. В их числе – Анастасия Кашина. Родилась она в 1978 году в Нижегородской области, выросла в селе на Волге в большой и дружной многодетной семье.

– Нас у родителей было семеро, – рассказывает Анастасия Михайловна. – И всех с ранних лет приучали к труду. Я была вторым ребенком в семье и, как подросла, стала мамин помощницей: надо было и по хозяйству помочь, и за младшими сестренками и братишками присмотреть...

С этих воспоминаний орденосной мамы началась наша беседа. Узнаю, что в школьные годы она была быстрой, веселой, хорошо училась, любила петь и, как сама отмечает, выросла на сцене. Участвовала во всех концертах, была их неизменной ведущей.

С тех пор много воды утекло... Анастасия давно выпорхнула из родительского гнезда и пошла своей дорогой. Но иногда ей снится родная деревня, и она просыпается счастливой. Потому что во снах возвращалась в страну своего детства: видела себя на высоком косогоре в ромашках, где вокруг порхали бабочки, а внизу на солнце струилась красавица Волга. А вот и старый деревенский причал, куда приходила по мечтать...

Свой жизненный причал Анастасия нашла вдали от родных мест, в Беларуси. Познакомилась с парнем из Светлогорска, который гостил у родных в ее деревне. Вскоре молодые поженились.

В 1996 году Кашины переехали в Светлогорск. У Андрея и Анастасии уже была

годовалая дочь Валюша. Нужно было обживаться на новом месте, устраиваться на работу, вить свое гнездо. По образованию Анастасия – пчеловод, но устроиться по этой специальности не представлялось возможным. Узнала, что в автобусный парк требуется кондуктора, и обратилась на предприятие. Ее приняли на работу, и молодая женщина влилась в дружную семью автотранспортников.

Первое время жили у мамы мужа, а затем получили комнату в общежитии. Конечно, как и все молодые, они думали о будущем, обустроивали свой быт, становились на ноги.

Через два года супруг перетянул Анастасию на работу в стройтрест № 20, где трудился столяром-станочником. Там она освоила профессию маляра. Женщина тогда не знала, что, сменив несколько мест работы, все равно вернется в автобусный парк, перекинет через плечо кондукторскую сумку и приступит к исполнению своих прежних обязанностей. Жизнь – сложная штука: в ней нужно многое понять, пережить, принять...

БОГ ДАЕТ – ОНА БЕРЕТ!

Анастасия Михайловна признается, что они с мужем вовсе не ставили перед собой цель создавать большую семью. И Ангелина появилась у них только через 8 лет после первой дочери. Конечно, это было счастье, которое посылает Всевышний. Но не все в жизни бывает ладно и складно. Через два года умерла ее мама, оставив двоих несовершеннолетних детей – Катюшу и Алешку. Анастасия забрала их к себе в Светлогорск, окружала заботой, лаской и вниманием. Но ребятишки часто болели, им в Беларуси было некомфортно: как сказали врачи, не подошел климат. Через два с половиной

года их забрала на родину старшая сестра Анастасии.

Жизнь шла своим чередом, и в 2009 году в семье Кашиных появился третий ребенок. Ярослав родился крепеньким и здоровым, весил 4 килограмма. Это и неудивительно, ведь и сама мама – крепкая, статная женщина. Через 10 месяцев после рождения сына Анастасия поняла, что Господь посылает ей еще одного ребенка, от которого они с мужем не могли отказаться: в 2010 году на свет появилась Машенька – ласковая, послушная. А где есть Мария, должен быть и Иван. Ванюша

родился в июле 2016-

го. Ему, самому младшему в семье, достается больше всего ласки, любви и внимания. Хотя, по словам Анастасии, ей все дети дороги, всех она лелеет и любит.

– Бог дает – я беру, – говорит орденосная мама. – Несмотря на все трудности,

мы счастливы вместе. Семья – надежный тыл, опора и поддержка в случае жизненных неурядиц. Поверьте, я это познала с самого детства, ведь у меня самой шестеро братьев и сестер. Представляете, какая большая родня... Мы общаемся по интернету, так что всегда в курсе того, как живут родственники.

БУДЕТ НОВАЯ РОЛЬ

– Как справляетесь с домашними делами и воспитанием детей, ведь это такая трудная и кропотливая работа?

– Когда в сердце живет любовь, можно горы свернуть, – не задумываясь отвечает Анастасия. – Мне повезло с мужем, он – моя опора и поддержка. Ну а дети – это наше общее счастье. Ведь быть счастливым

верить уроки, отправить в школу – трудная ежедневная работа мамы, но я пытаюсь с ней справляться. Порой удивляюсь: и откуда силы берутся?

А мне подумалось, что это и есть та самая редкая и дефицитная материнская энергия, которая дается свыше. В большой, опрятной, светлой квартире Кашиных – уютно, тепло и как-то по-особому душевно. Самого младшего сорванца очень заинтересовал мой фотоаппарат, и когда я делала снимки со вспышкой, он прыгал от радости и хлопал в ладоши. Подумалось: технарем будет, хотя рано еще загадывать. Главное – чтобы вырос хорошим человеком. Слово угадав мои мысли, Анастасия вдруг заметила:

– Мы с мужем стараемся прививать детям такие жизненные ценности, как уважение к старшим, честность, взаимовыручка, порядочность. Учу своих ребятишек: не берите чужого – своего не потеряете. Говорю им: делайте добро – оно к вам вернется; не обижайте младших и тех, кто слабее вас. И дети впитывают это, как губка, они ведь как пластилин, из которого можно лепить характеры. И у каждого – свои интересы и пристрастия: Ангелина любит волейбол и хорошо рисует, Ярославушка – футболист, Марусенька, наша тихоня, любит петь. Все они учатся в СШ № 4, питание для них бесплатное, двое посещают продленку, тоже бесплатную. Мы благодарны государству за оказываемую помощь и поддержку, за внимание к многодетным семьям.

Теперь чета Кашиных готовится к своим новым жизненным ролям – в апреле у старшей дочери, 23-летней Валентины, должен родиться сын, а значит, появится внук. Новый семейный статус бабушки и дедушки ко многому обязывает. Но всему свое время.

– Моя семья – это самое лучшее, что есть в жизни, – не скрывая волнения, говорит Анастасия Михайловна. – Любые неприятности, плохое настроение как рукой снимает, когда тебя на пороге дома встречает ребенок, обнимает, говорит, как скучал по тебе, как тебя любит. Только ради этого стоит жить и радоваться каждому новому дню.



ОТРАСЛЕВАЯ СПАРТАКИАДА

Мы – вместе!

Зимняя. 1 этап

Окончание.
Начало на стр. 1

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

– Появилась конкуренция. Посмотрите, как обострилась борьба, – уже в самом начале соревнований отметил главный судья спартакиады, судья национальной категории Григорий Сушко. – Какие сильные волейболисты Гомельского ВСЗ, как здорово они играют! Отличная команда метрополитена, она составила конкуренцию по гире нашим стабильным игрокам. И спартакиада стала намного интереснее. Костяк у нас всегда составляла команда белорусской железной дороги, выигрывавшая почти во всех видах спорта. Я считаю, что благодаря железной дороге в прошлом году мы смогли занять второе место на межотраслевой спартакиаде. Однако, когда есть конкуренция, тогда повышается и мастерство. И мы только приветствуем это. Есть надежда, что наша сборная на межотраслевой спартакиаде будет еще сильнее.

На закрытии эту тему затронул и заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Сергей Акушевич:

– Новые участники просто украсили первую группу. Теперь, когда команд семь, все стало живо, интересно, какой вид спорта ни возьми. Спасибо Гомельскому ВСЗ. Были очень интересные волейбольные баталии. Я думаю, огромный потенциал имеет команда «Минсктранса». Достойная подготовка у спортсменов из «Миноблавтотранса» и столичного метрополитена.

Если говорить об итогах спортивного форума, то и в этот раз на высоте оказалась команда Белорусской железной дороги. Она победила в первой группе, причем с большим отрывом от соперников.

На втором месте – команда ЗАО «Гомельский ВСЗ». Вот так: первый раз на спартакиаде – и сразу в призерах! На третьем месте – Департамент по авиации.

Во второй группе лучший результат показала команда УП «Белтехосмотр», которая тоже значительно опередила соперников. Немногочисленная, но очень дееспособная команда центрального аппарата Минтранса завоевала второе место, что было отдельно отмечено организаторами. Третьими стали представители Транспортной инспекции.

Более детально ознакомиться с результатами соревнований по отдельным видам спорта и участникам можно на странице 10.

Помимо золота, серебра и бронзы за призовые общекомандные и личные места, организаторы спартакиады учредили ряд специальных призов. «За стабильность и верность традициям проведения спартакиад» был отмечен их неоднократный победитель Александр Глущенко (БЖД).

Лучшим игроком самого эмоционального вида спорта – волейбола – судейская коллегия признала представителя дорожного хозяйства Дмитрия Лукашевича (ОАО «Дорстройиндустрия»).

В номинации «Успешный дебют» приз получила команда Гомельского ВРЗ.

Командой, подающей надежды, названа дружина «Минсктранса».

Приз «Самому активному болельщику» был вручен представителю команды «Миноблавтотранса» Наталье Русакович.

Специальный поощрительный приз получила и команда газеты «Транспортный вестник», которая всегда очень ответственно подходит к соревнованиям.

Закрывая спартакиаду, Сергей Акушевич поблагодарил всех за участие:

– Вы доказали, что не только умеете работать, но и готовы прославить свое предприятие еще и спортивными достижениями. Впереди – второй этап спартакиады, который пройдет в первые июньские выходные на берегу прекрасного озера Нарочь. Все, что зависит от профсоюзов, мы постараемся обеспечить. От вас ожидаем участия и отличных результатов.

Впредь организаторы спартакиады собираются больше внимания уделять условиям проведения спортивных состязаний, подбирать для этого более достойные базы, где бы командам было комфортно соревноваться. От команд, в свою очередь, поступали пожелания улучшить информирование участников, особенно новичков, о мероприятиях спартакиады.

Наверняка большему успеху спортивного форума способствовала бы и более широкая культурная программа как некий объединительный для всех команд момент, когда участники могут лучше познакомиться друг с другом. На спортивных площадках они – соперники, вне игры – коллеги, работающие в одной отрасли и делающие общее дело.

Спартакиада – это погружение на два дня в совершенно иной ритм, где главное – конкурентная борьба, достижение лучшего результата, а если повезет, то и победы. Мозаичная картина впечатлений, оценок, мнений – в мини-интервью участников и организаторов спортивного форума.



Судья национальной категории по гиревому спорту Игорь СОЛОДКОВ:

– Соревнования порадовали результатом. Борьба была достойная. По сравнению с прошлым годом уровень стал гораздо выше. Четыре участника сделали за 10 отведенных им минут более 200 подъемов. Это неплохо. Например, в категории до 90 кг победил мастер спорта Сергей Климов (Минский метрополитен), который поднял гирю 216 раз! Кому-то до 200 не хватило всего несколько качков. Некоторые участники поднимали бы еще больше, не будь ограничения по времени. Обычно мы проводили соревнования за час, на этот раз времени потребовалось больше.

Победитель соревнований по гиревому спорту в весовой категории свыше 90 кг Александр ГЛУЩЕНКО (Брестское отделение Белорусской железной дороги):

– Когда я сделал 196 подъемов, как мой соперник, я уже знал, что первое место – за мной. И дальше работал в свое удовольствие.

– И силы были?

– Были. Потому что готовишься круглый год. После работы идешь на тренировки. Работа тяжелая – составитель поездов на станции Брест-Восточный. И тренировки тяжелые. Но если мы дадим слабину сами себе, то ничего не получится. Надо показывать молодежи, что ничто не дается легко в этой жизни. Мне 42 года. Я уже ветеран в гиревом спорте. Двукратный чемпион мира по гиревому спорту, рекордсмен Книги рекордов Гиннесса. В конце 2013 года в городе Архангельске мы установили рекорд «300 спартанцев»: 300 гиревиков в течение 30 минут в одном дыхании, в едином биении сердца поднимали гири. Если бы у кого-то сбилось дыхание или движение, рекорд не засчитали бы. Мы стояли, как 300 спартанцев.

Занимаюсь не только гирей. Бег по 8–10 км раз в неделю, плавание, походы на велосипедах, сплав по рекам на байдарках. Мы – дети природы. А спорт – это любовь.

Председатель первичной профсоюзной организации автобусного парка № 3 (г. Борисов) Ирина КОВАЛЕВА:

– Все, что было в наших силах, мы сделали. Боролись, будем бороться и будем показывать еще лучшие результаты.



Заместитель директора ГП «Минский метрополитен» по персоналу, идеологической и социальной работе Юрий ВОРОБЬЕВ:

– Мы с удовольствием приняли приглашение на спартакиаду и считаем, что сегодня спорту надо уделять еще больше внимания, как делает это глава государства. Максимально большое количество молодых специалистов надо привлекать к занятиям спортом. Это здоровье нации. Я приветствую такие мероприятия и объединение в единую команду.

Заместитель начальника управления социально-информационной работы ГП «Минсктранс» Александр ЦУРБАНОВ:

– Мы не ожидали, что будет такой высокий уровень. Вроде бы выбрали сильных ребят, но в то же время здесь есть чему поучиться. Мы постоянно проводим у себя круглогодичную спартакиаду по 11 видам спорта. И привыкли уже к одному уровню. Это как дополнительная тренировка для спортсменов, как школа жизни.

В нашей организации спорту уделяется большое внимание. Из 11 200 работающих около тысячи человек постоянно занимаются спортом. В спартакиадах принимает участие около двух тысяч человек. Хорошие спортсмены – на хорошем счету. У них и по работе есть дополнительные бонусы.

На такие мероприятия, как ваша спартакиада, к сожалению, выезжаем очень редко. Нам понравилось. Ребята теперь уже знают, к чему надо готовиться и стремиться. И если получится на следующий год, непременно приедем. Желание есть.

Судья высшей национальной категории по настольному теннису Михаил ГАЛЕНКИН:

– На фоне других соревнований, которые Вам приходится судить, как смотрится наша спартакиада?

– У вас приличные команды по всем видам. Есть мастера спорта международного класса, которые играют в сборной республики.

Первая группа, конечно, посильнее. Многие игроки занимались настольным теннисом в детстве, имеют первый или второй разряд. На многих предприятиях установлены теннисные столы, и работники имеют возможность в обед или после работы тренироваться. Конечно, такие игроки выделяются. А кто любитель, один раз в год куда-то выезжает, это всегда чувствуется. Как бы ни старался, он не покажет результата.

Председатель профсоюзного комитета объединенной профсоюзной организации ОАО «Миноблавтотранс» Наталья РУСАКОВИЧ:

– Хочу поделиться своими положительными эмоциями, поблагодарить всех за достойное соперничество. В нашей сборной были представлены лучшие из лучших – работники автопарков Солигорска, Борисова, Молодечно, Жодино и Плещеница. Командой я абсолютно довольна. Мне понравилось, как ребята играли, как боролись и как поддерживали друг друга. То, что мы показали не самый лучший результат, нас не особенно расстроило. Мы хорошо провели здесь время. Нам не хватает такого вот неформального общения. Поэтому здорово, что все-таки приняли участие в республиканской спартакиаде. Для наших внутренних соревнований, считаю, у нас неплохой уровень. Но мы теперь знаем, чего нам не хватает, в каком направлении двигаться дальше. Девиз профсоюзов: «Мы – вместе». Давайте будем вместе!

ОТРАСЛЕВАЯ СПАРТАКИАДА



ОТРАСЛЕВАЯ СПАРТАКИАДА



ОТРАСЛЕВАЯ СПАРТАКИАДА

Итоги Республиканской спартакиады среди структурных подразделений и организаций Министерства транспорта и коммуникаций РОФСК «Транспорт»

1 группа

Место	Команда	ВИДЫ СПОРТА (занятое место)					Сумма очков/мест	
		Волейбол	Лыжные гонки	Настольный теннис	Шахматы	Бильярд		Гиревой спорт
1	ГО «Белорусская железная дорога»	3	1	1	2	1	1	9
2	ЗАО «Гомельский ВСЗ»	1	2	2	3	5	7	20
3	Департамент по авиации	4	4	5	1	2	6	22
4	Организации дорожного хозяйства	2	5	3	4	4	4	22
5	УП «Минский метрополитен»	7	3	6	5	3	2	26
6	ГП «Минсктранс»	5	6	4	6	6	5	32
7	ОАО «Миноблავтотранс»	6	7	7	7	7	3	37

2 группа

Место	Команда	ВИДЫ СПОРТА (занятое место)					Сумма очков/мест
		Лыжные гонки	Настольный теннис	Шахматы	Бильярд	Гиревой спорт	
1	УП «Белтехосмотр»	1	2	1	2	1	7
2	Центральный аппарат Минтранса	2	1	5	3	3	14
3	Транспортная инспекция	6	3	4	1	4	18
4	ОАО «Автосила»	3	4	6	5	2	20
5	Редакция газеты «Транспортный вестник»	4	5	3	4	6	22
6	БелНИИТ «Транстехника»	5	6	2	6	5	24

ВОЛЕЙБОЛ

1 группа

Командный зачет

- I место – ЗАО «Гомельский ВСЗ»
 II место – Организации дорожного хозяйства
 III место – ГО «Белорусская железная дорога»



НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

1 группа

Командный зачет

- I место – ГО «Белорусская железная дорога»
 II место – ЗАО «Гомельский ВСЗ»
 III место – Организации дорожного хозяйства

Мужчины

- I место – Александр Политаев (БЖД)
 II место – Андрей Матвеев («Минсктранс»)
 III место – Андрей Маевский (Гомельский ВСЗ)

Женщины

- I место – Екатерина Кожевникова (Гомельский ВСЗ)
 II место – Анастасия Медведева (организации дорожного хозяйства)
 III место – Оксана Пиццало (БЖД)

2 группа

Командный зачет

- I место – ЦА Минтранса
 II место – УП «Белтехосмотр»
 III место – Транспортная инспекция

Мужчины

- I место – Александр Курильчик («Белтехосмотр»)
 II место – Сергей Дубина (ЦА Минтранса)
 III место – Алексей Сакович (Транспортная инспекция)

Женщины

- I место – Александра Листопад (ЦА Минтранса)
 II место – Вера Герловская («Транспортный вестник»)
 III место – Екатерина Игнаткович («Автосила»)

ШАХМАТЫ

1 группа

Командный зачет

- I место – Департамент по авиации
 II место – ГО «Белорусская железная дорога»
 III место – ЗАО «Гомельский ВСЗ»

Мужчины

- I место – Олег Похлестов (организации дорожного хозяйства)
 II место – Андрей Свободный (БЖД)
 III место – Сергей Слепченко (Гомельский ВСЗ)

Женщины

- I место – Алина Тхорева (Департамент по авиации)
 II место – Наталья Федосова (БЖД)
 III место – Ирина Колесникова (Гомельский ВСЗ)

2 группа

Командный зачет

- I место – УП «Белтехосмотр»
 II место – БелНИИТ «Транстехника»
 III место – Редакция газеты «Транспортный вестник»

Мужчины

- I место – Денис Яцкевич («Транстехника»)
 II место – Владимир Пикульский («Белтехосмотр»)
 III место – Александр Субко (ЦА Минтранса)

Женщины

- I место – Юлия Беккер («Транспортный вестник»)
 II место – Татьяна Пашкевич («Белтехосмотр»)
 III место – Светлана Продан («Транстехника»)



ЛЫЖНЫЕ ГОНКИ

1 группа

Командный зачет

- I место – ГО «Белорусская железная дорога»
 II место – ЗАО «Гомельский ВСЗ»
 III место – УП «Минский метрополитен»

Мужчины до 35 лет

2 км, свободный стиль

- I место – Александр Киселев (организации дорожного хозяйства)
 II место – Роман Прусов (БЖД)
 III место – Виктор Таболин («Минсктранс»)

Старше 35 лет

- I место – Алексей Осипов (БЖД)
 II место – Дмитрий Холод (Минский метрополитен)
 III место – Андрей Иоскин (Гомельский ВСЗ)

Женщины до 35 лет

1 км, свободный стиль

- I место – Виталия Ивашкова (Департамент по авиации)
 II место – Дарья Сермяжко (Минский метрополитен)
 III место – Ирина Макей (БЖД)

Старше 35 лет

- I место – Ирина Казакевич (БЖД)
 II место – Анна Загривина (Гомельский ВСЗ)
 III место – Жанна Горбачева (Департамент по авиации)

2 группа

Командный зачет

- I место – УП «Белтехосмотр»
 II место – ЦА Минтранса
 III место – ОАО «Автосила»

Мужчины, 2 км, свободный стиль

- I место – Эдуард Григорович («Белтехосмотр»)
 II место – Игорь Лопатин («Белтехосмотр»)
 III место – Артем Автушко («Автосила»)

Женщины, 1 км, свободный стиль

- I место – Виктория Шемяко («Белтехосмотр»)
 II место – Ольга Апанасович (ЦА Минтранса)
 III место – Жанна Москалева («Автосила»)

ЛЫЖНАЯ ЭСТАФЕТА

1 группа

Мужчины 2×1 км + женщины 2×0,5 км

Свободный стиль

- I место – ГО «Белорусская железная дорога»
 II место – Организации дорожного хозяйства
 III место – ЗАО «Гомельский ВСЗ»

2 группа

Мужчины 2×1 км + женщина 1×0,5 км

Свободный стиль

- I место – УП «Белтехосмотр»
 II место – ОАО «Автосила»
 III место – ЦА Минтранса

ГИРЕВОЙ СПОРТ

1 группа

Командный зачет

- I место – ГО «Белорусская железная дорога»
 II место – УП «Минский метрополитен»
 III место – ОАО «Миноблავтотранс»

Мужчины до 90 кг

- I место – Сергей Климов (Минский метрополитен)
 II место – Андрей Цыков (БЖД)
 III место – Сергей Чеславский (организации дорожного хозяйства)

свыше 90 кг

- I место – Александр Глущенко (БЖД)
 II место – Владимир Хамицевич («Миноблავтотранс»)
 III место – Андрей Богук (организации дорожного хозяйства)

2 группа

Командный зачет

- I место – Эдуард Григорович («Белтехосмотр»)
 II место – Константин Абяк («Автосила»)
 III место – Владимир Бобров (ЦА Минтранса)

БИЛЬЯРД

1 группа

- I место – Владислав Родионов (БЖД)
 II место – Евгений Дементей (Департамент по авиации)
 III место – Андрей Пацкевич (Минский метрополитен)

2 группа

- I место – Андрей Гузей (Транспортная инспекция)
 II место – Вильгельм Кишковский («Белтехосмотр»)
 III место – Сергей Дубина (ЦА Минтранса)

Март. Ограничим нагрузки

В весенний период из-за переувлажнения покрытия автомобильные дороги оказываются наиболее незащищенными перед тяжелыми транспортными нагрузками. Чтобы сохранить дороги и дорожные сооружения, а также обеспечить безопасность движения, принято постановление Министерства транспорта и коммуникаций № 5 от 26.02.2018 г. «О введении в 2018 году временных ограничений нагрузок на оси транспортных средств, самоходных машин в отношении республиканских автомобильных дорог общего пользования». Документ вступил в силу и опубликован на Национальном правовом интернет-портале Республики Беларусь pravo.by 17 марта.

Согласно постановлению с 25 марта по 20 апреля на определенных республиканских дорогах вводятся ограничения нагрузок в пределах от 6 до 9 тонн на одиночную ось. С перечнем этих дорог можно ознакомиться в приложении к постановлению.

Вместе с тем на основных маршрутах движения транзитного транспорта и некоторых других дорогах и участках временные ограничения вводиться не будут. Кроме того, они не будут распространяться на транспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров, живых животных, цветов, грузов гуманитарной помощи, лекарственных средств, почты и почтовых грузов, зерна, комбикормов, семенного фонда, семян рапса, удобрений, опасных грузов, молока и молочных продуктов, а также грузов, перевозимых в специализированных грузовых транспортных средствах с изотермическим кузовом, для сохранности которых требуется соблюдение специального температурного и санитарно-гигиенического режимов. Под ограничения не попадают и транспортные средства, осуществляющие деятельность по содержанию, ремонту и развитию автодорог, а также перевозки грузов в целях обеспечения обороноспособности, правопорядка, ликвидации чрезвычайных ситуаций или последствий ДТП. Кроме того, без учета временных ограничений возможны также определенные виды перевозок (они оговорены в постановлении), но при условии получения специального разрешения на проезд.

На автомобильных дорогах установлены соответствующие временные дорожные знаки. За передвижением грузового автотранспорта с учетом ограничений будет осуществляться контроль.

При благоприятных погодных условиях весенние ограничения нагрузок могут быть отменены досрочно.

В постановлении также устанавливаются ограничения, вводимые на летний период: с 21 мая по 31 августа.



Без деформации

Весной и в летнюю жару тонкие для современных тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС) дорожные одежды особенно уязвимы. Кроме того, многие конструкции возведены из местных дорожно-строительных материалов, порою не обеспечивающих долговременную прочность. В результате дорожное покрытие под воздействием повышенных транспортных нагрузок подвержено пластическим деформациям, сопровождающимся развитием вмятин, сдвигов, наплывов, волн, бугров и впадин. Также появляется колеиность, что приводит к резкому снижению безопасности движения. Поэтому необходимость введения временных ограничений нагрузки на ось транспортных средств диктует само время.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТБ»

Такая мера предосторожности приносит большой экономический эффект государству, сберегая солидные ресурсы, которые оно затрачивает на содержание и ремонт дорожной сети. Весенняя распутица обнажает выбоины, трещины, ямы, требующие заплаток. Это дело поправимое.

Трудно представить, что бы было с проезжей частью большинства наших дорог, пусть по ним тяжеловозы в период перенасыщения влагой почвы после таяния снегов. Единственная, пожалуй, возможность сберечь транспортные артерии страны – повременить с подобными поездками. Вряд ли кто-то из нас сегодня в этом усомнится.

Повышенное разрушающее воздействие тяжелого транспорта на дорожное покрытие и мостовые сооружения, ведущее к преждевременному выходу из строя и незапланированным высоким затратам на их ремонт, явилось причиной того, что практически во всех странах мира рост полных масс и осевых нагрузок автомобилей сдерживается различными законодательными и нормативными актами. Тем самым государства пытаются найти тот баланс, который позволяет, с одной стороны, получить прибыль от перевозок, а с другой – не допустить несоразмерного ущерба для национальных дорог. При этом в ряде стран, имеющих неблагоприятные погодно-климатические условия для дорожных одежд, в определенные периоды года вводятся дополнительные, так называемые сезонные, ограничения масс и нагрузок на оси транспортных средств. И Беларусь здесь не исключение, – считает заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Витебской области Юрий Рыжинский.

Дабы избежать деформации дорожного покрытия, ежегодно принимаются решения о введении дополнительных ограничений нагрузок на оси транспортных средств на весенний и летний периоды. Но это неизменно вызывает у перевозчиков претензии: дескать, они, вынужденные недогружать свой транспорт, несут большие потери, а от этого страдает бюджет. Юрий Федорович предлагает задуматься, насколько эти потери сопоставимы с ущербом, который причиняет тяжелый транспорт, передвигаясь по дорогам без ограничений.

Оказывается, убытки дорожников в разы превышают потери транспортников! Совсем

недавно Институт экономики Национальной Академии наук Беларуси подвел итог научной работы «Исследования и комплексная оценка экономических последствий от реализации политики ограничений весовых нагрузок на оси транспортных средств при их движении по автомобильным дорогам общего пользования Беларуси». В отчете, занимающем более 500 страниц, дана количественная оценка потерь автоперевозчиков, товаропроизводителей, грузоотправителей и грузополучателей от введения сезонных ограничений, а также определен ущерб автомобильным дорогам при введении и невведении весенних ограничений.

Ученые приводят статистические выкладки. Да, от введения ограничений совокупные потери автоперевозчиков (в том числе иностранных транзитных), товаропроизводителей, грузоотправителей и грузополучателей, а также госбюджета составляют около 40 миллионов долларов. Однако на другой чаше весов – цифры иного порядка. Если полностью отказаться от введения сезонных ограничений, то ущерб автомобильным дорогам достигнет 130 миллионов долларов. В работе ученых доказан и тот факт, что при отказе от ограничений пострадают не только дороги – значительно увеличатся потери их пользователей, вызванные увеличением транспортно-эксплуатационных затрат и времени поездок в связи с ухудшением состояния дорог от проезда транспорта с высокими осевыми нагрузками. В период до полного его восстановления эти потери составят 30 миллионов долларов, а значит, общая сумма достигнет 160 миллионов. Вывод явно не в пользу автотранспортников, – резюмирует мой собеседник.

Отказ от введения сезонных ограничений принес бы колоссальный ущерб республиканским автомобильным дорогам как имуществу Республики Беларусь, а также пользователям этих дорог. У нас в стране допустимая нагрузка на ось составляет от 6 до 11,5 тонны, в других европейских государствах – от 10 до 13 тонн. И с этим нужно считаться владельцам и водителям мощных грузовых автомобилей. Когда сотрудники Транспортной инспекции и организаций дорожного хозяйства отстаивают государственные автомобильные дороги, они, безусловно, ратуют за общенациональные интересы, за обеспечение экономической безопасности страны. Теперь это доказала академическая наука.

**Оперативная дорожная информация –
на transport-gazeta.by**

Самый твердый гранит

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

Как отметили в производственном отделе завода, 2017-й для коллектива был весьма успешным. В течение года выпуск щебеночных материалов составил 722 тыс. куб. метров, прирост производства к уровню 2016-го – 6,6%. На экспорт отгружено продукции на сумму 1 млн 265 тыс. долларов США. Эти высокие показатели – плод коллективного труда и высокого профессионализма кадров.

Свой вклад в производственный процесс вносят и коллектив транспортного цеха. Так, автопоездами филиала в прошлом году вывезено 234 тыс. тонн горной массы. Выполнено 25 млн 896 тыс. т-км. По результатам работы щебзавод «Глушкевичи» признан лучшим среди филиалов «Гомельоблдорстрой», нарастившим производство продукции, в том числе и на экспорт.

К слову, лельчицкая земля богата залежами гранита. Здесь порода выходит на поверхность и запасы ценного камня очень велики. Кроме того, это самый твердый гранит в Европе.

Завод в районе д. Глушковичи построили в 1975 году. Его коллектив успешно решает важные задачи изготовления щебеночных материалов для филиалов «Гомельоблдорстрой» и других заказчиков.

Щебеночный завод «Глушкевичи», являющийся филиалом КПРСУП «Гомельоблдорстрой», из года в год наращивает производство продукции, которая пользуется большим спросом и имеет большие перспективы на будущее.

В фокусе внимания

Заботы весенние

Очередное заседание производственного совета РУП «Минскавтодор-Центр», которое состоялось на базе ДЭУ № 61 (п. Ждановичи), по словам генерального директора предприятия Николая Матюка, прошло в формате открытого обмена – информацией, мнениями и опытом.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

В фокусе внимания собравшихся были автодороги, находящиеся на балансе двух дорожно-эксплуатационных управлений. После того как проехали по трассе М3 Минск – Витебск, начальник ДЭУ № 5 Сергей Макаревич рассказал об особенностях ее содержания. Посетили и расположенную в Острошицком Городке производственную базу ЛДД-54 этого же управления.

Далее путь лежал по второй кольцевой вокруг города Минска (М14) и автомобильной трассе М6 Минск – Гродно, по участкам, которые находятся на балансе ДЭУ № 61. Начальник управления Алексей Дубовик поделился опытом организации зимнего содержания дорог. Участники совета осмотрели также производственные базы – ЛДД-614 (д. Касынь) и ЛДД-613 (аг. Раков). Завершился осмотр посещением центральной базы ДЭУ № 61 в п. Ждановичи.

Далее работа совета продолжилась в актовом зале ДЭУ № 61.

Традиционно начали с исполнения протокола предыдущего заседания совета. Начальник управления производства работ и содержания дорожной сети Дмитрий Демидович доложил, что практически все поручения выполнены, за исключением трех пунктов. До проведения весеннего осмотра необходимо устранить критические дефекты искусственных сооружений, выявленные в ходе осеннего осмотра 2017 года.



На начальников филиалов возложен контроль соблюдения графика производства работ по ремонту и восстановлению деформационных швов.

Дмитрий Демидович также проинформировал о результатах анализа затрат на содержание автомобильных дорог в прошлом году. За основу брались такие показатели, как расход дизельного топлива, уборка мусора, окоска полосы отвода, зимнее содержание, в расчете на 1 км обслуживаемых автомобильных дорог, приведенных к ширине 7 м.

Минимальный расход дизельного топлива – в ДЭУ № 63 (г. Вилейка), ДЭУ № 67 (г. Логойск), ДЭУ № 68 (г. Марьино Горка). Наименьший уровень затрат на уборку мусора – в ДЭУ № 65 (г. Несвиж), ДЭУ № 63 (г. Вилейка), ДЭУ № 64 (г. Слуцк). Самый низкий уровень затрат по окоске полосы отвода – в ДЭУ № 67 (г. Ло-

гойск), ДЭУ № 63 (г. Вилейка), ДЭУ № 69 (г. Борисов). Минимальный уровень расходов на устранение зимней скользкости, снегоочистку и выполнение прочих работ по зимнему содержанию – в ДЭУ № 68 (г. Марьино Горка), ДЭУ № 66 (г. Мядель), ДЭУ № 63 (г. Вилейка).

В итоговом рейтинге минимизации затрат на содержание дорог первое место заняло ДЭУ № 63, на втором – ДЭУ № 68, на третьем – ДЭУ № 67. Руководителям управлений, имеющих чрезмерно высокий уровень затрат, надлежит оптимизировать расход средств на содержание дорог в текущем году.

Проведен также сравнительный анализ расхода противогололедных материалов нынешней зимой.

По состоянию на 19 февраля филиалами РУП «Минскавтодор-Центр» израсходовано 74 355 т технической

соли. В целом по предприятию средний показатель расхода соли составил 1,682 т на одну тысячу квадратных метров покрытия проезжей части. Минимальный расход соли – в филиалах ДЭУ № 65 (1,100 т), ДЭУ № 66 (1,303 т), ДЭУ № 62 (1,329 т).

Соблюдению норм россыпи противогололедных материалов в перспективе будет уделяться особое внимание. На начальника отдела механизации и энергетики Леонида Сенько, руководителей и главных инженеров филиалов возложен контроль за расходом топлива, рациональным использованием машин и механизмов, состоянием техники, задействованной в зимнем содержании автодорог.

О разработке и защите филиалами бизнес-планов на 2018 год проинформировала начальник отдела экономики, прогнозирования, труда и заработной платы Светлана Третьякова.

При разработке перспективных планов развития необходимо учитывать обязательное выполнение следующих показателей:

- снижение уровня затрат на производство продукции, работ и услуг;
 - соотношение темпов роста выручки от реализации продукции, товаров, работ и услуг в расчете на одного среднесписочного работника;
 - темп роста номинальной среднемесячной заработной платы с коэффициентом не менее 1,0;
 - рост среднемесячной заработной платы не менее 3–5% при обязательном соблюдении опережающего роста производительности труда помесячно;
 - мероприятия по повышению эффективности использования госбюджета (основных средств).
- Шла речь и об оптимизации численности работников филиалов.

Защита бизнес-планов пройдет в соответствии с разработанным графиком.

Информацию по разграничению зон ответственности и границ землепользования на объектах придорожного сервиса представил начальник технического управления Олег Водянович.

В придорожной полосе автомобильных дорог, обслуживаемых филиалами РУП «Минскавтодор-Центр», расположено более 240 объектов придорожного сервиса.

В соответствии с действующим законодательством обеспечение содержания предоставленного земельного участка в надлежащем состоянии является обязанностью его владельца. Контроль за целевым использованием и состоянием земельного участка возлагается на районные исполнительные комитеты. Будучи владельцем автомобильных дорог, РУП «Минскавтодор-Центр» является смежным землепользователем со всеми расположенными вдоль автомобильных дорог объектами придорожного сервиса. Граница землепользования в месте размещения объектов должна быть обозначена соответствующими межевыми знаками. При определении таких границ необходимо обязательное составление акта разграничения балансовой принадлежности с подписанием его всеми граничащими субъектами хозяйствования.

В протокол поручений занесены также вопросы необходимости проведения еженедельных выездных совещаний на ЛДД с обязательным оформлением протоколов и устройства дополнительных производственно-технологических площадок для содержания автомобильной дороги М3 Минск – Витебск (с учетом ее реконструкции).

Наука

«Умные и безопасные дороги»

Такое название получил консорциум, созданный недавно совместными усилиями представителей Белорусского дорожного научно-исследовательского института «БелдорНИИ» и Белорусского национального технического университета.

Наш корреспондент встретился с подписантами соглашения между двумя научными организациями и с теми, кто стоял у истоков идеи, чтобы узнать, чем вызвано появление новой структуры и что станет основной сферой ее деятельности.

Директор ГП «БелдорНИИ» кандидат технических наук Виктор ШУМЧИК:

– Мы уже давно сотрудничаем со специалистами автотракторного факультета БНТУ, работая в области организации и безопасности дорожного движения. Однако ранее контакты ограничивались взаимными консультациями, совместным участием в конференциях, научными публикациями. Сегодня мы видим, что взаимодействие может быть более плодотворным и распространяться не только на научную, но и на коммерческую сферу. Хотелось бы отметить два важных момента. Во-первых, усилия сотрудников наших органи-

заций прекрасно дополняют друг друга. Если «БелдорНИИ» работает на загородных трассах, то внимание коллег из БНТУ сосредоточено в первую очередь на дорогах в населенных пунктах. Вместе мы сможем более успешно решать комплекс вопросов, связанных с безопасностью движения. Во-вторых, мы имели возможность убедиться в надежности наших партнеров, отсутствии с их стороны недобросовестной конкуренции. А взаимное доверие, как известно, является основой успешного сотрудничества. Исходя из этих соображений, в итоге и было принято решение о создании консорциума, который представляет собой постоянно

действующий координационный и совещательный орган, предполагает организацию эффективного взаимодействия в области безопасности дорожного движения, интеллектуальных транспортных систем и систем управления дорожной инфраструктурой.

– **Известно ли уже, из каких источников будет осуществляться финансирование новой структуры?**

– Да, у нас есть определенные соображения, – продолжает Виктор Шумчик. – Например, мы планируем активно участвовать в конкурсах инновационных проектов по направлению деятельности консорциума как в нашей стране, так и за рубежом.

Определенный опыт в этом направлении и у коллег из БНТУ, и у нас есть. Думаю, после объединения усилий наши позиции укрепятся.

– **Какие еще цели, кроме коммерческих, преследует создание консорциума?**

– Надо отметить, что любой бизнес, ориентированный только на получение прибыли, не существует долго. Обязательно должны быть общественно значимые цели, – убежден декан автотракторного факультета БНТУ доктор технических наук Денис КАПСКИЙ. – Только тогда можно рассчитывать на успех. Мы такой целью определили обеспечение технологического лидерства Республики Беларусь среди стран Евразийского экономического союза в области технологий обеспечения безопасности дорожного движения, интеллектуальных транспортных систем и систем управления дорожной инфраструктурой.

Мы задаем себе вопрос, готовы ли к конкуренции в других странах, хотя бы в СНГ. И сами признаем: по многим

направлениям есть проблемы. Пока о технологическом лидерстве говорить рано. Но это вопрос не только престижа страны, но и экономического. Это возможность экспорта в страны СНГ идей, технологий и проектов. Если ситуация не изменится в ближайшее время, мы рискуем навсегда потерять емкий рынок услуг для дорожного хозяйства стран СНГ. Необходимо понимание того, что никто, кроме нас самих, не приведет нас к этому технологическому лидерству. И вот когда это осознаешь, то появляются и идеи, и азарт.

– **Каким же образом планируется достичь столь непростой цели?**

– В нашей ситуации положение может спасти только технологический прорыв, то есть освоение не одной локальной технологии, а целого комплекса технологий, охватывающих одно или несколько направлений. Только в этом случае может быть обеспечена возможность осуществления в течение нескольких лет трансфера технологий в страны СНГ, – считает Денис Капский. – Технологический прорыв невозможен без научно-технического освоения передовых методов организации производства,

Итоги года

И надежность, и комфорт

В РУП «Могилевавтодор» подвели итоги работы в 2017 году и озвучили задачи на год нынешний.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

На протяжении 20 лет предприятие помогает пользователям автомобильных дорог региона реализовать свое право на комфортный проезд по ним и постоянно улучшает их транспортно-эксплуатационное состояние. Каждый год – это вклад не только в развитие и поддержание сети республиканских автодорог Могилевской области, но и в экономику региона, страны.

На итоговом собрании в начале своего выступления генеральный директор «Могилевавтодора» Анатолий Лопатин отметил, что одной из главных задач предприятия как заказчика при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог является выполнение программы дорожных работ, что и было сделано в полном объеме.

Уже долгое время автодор демонстрирует стабильные темпы развития. Прошедший год не стал исключением: были достигнуты хорошие финансовые результаты и выполнены все доведенные приказом Минтранса показатели прогноза социально-экономического развития. Выручка от реализации по всем видам деятельности составила 37 250 тысяч рублей.

– Несмотря на то что с 2009 года наблюдается тенденция снижения выделения средств, необходимых для ремонта и содержания дорожной сети, и, следовательно, объем ремонта сократился в разы, предприятием ведется планомерная работа по содержанию республиканских автомобильных дорог и мостов, – подчеркнул генеральный директор.

Протяженность сети республиканских дорог в Могилевской области с 2016 года составляет 2555 км. Кроме того, сегодня имеется 357 мостовых сооружений общей длиной 18,8 километра. Нормативным требованиям соответствуют 1804 км (70,6%) и 278 мостов, или 78%.

Анатолий Лопатин обратил внимание на то, что сегодня проблемным остается состояние железобетонных конструкций мостов и путепроводов, на которых выявлены критические дефекты. В 2017-м собственными силами ДЭУ завершён текущий ремонт пяти подобных сооружений, в том числе моста через реку Друть на подъезде к городу Бельничу – 91,5 пог. м. В этом году запланирован капремонт 4 мостов, текущий ремонт 18 сооружений, в том числе большой мост через реку Днепр на подъезде к городу Быхову.

В своем выступлении генеральный директор РУП «Могилевавтодор» остановился и на во-

Выполнение дорожной программы в 2017 году составило 52 550,4 тысячи рублей. На капремонт освоено 5959,9 тысячи рублей. Введены 5,9 км дороги Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи, км 13,1 – км 19,0, мост через реку Басю на Р96 Могилев – Рясно – Мстиславль, км 38,297, протяженность 98,7 пог. метра. Два моста переведены в трубы.

На текущий ремонт было потрачено 13 141,7 тысячи рублей: введено 91,8 км автомобильных дорог, в том числе 59,6 км слоев «Сларри Сил»; 6,8 км поверхностной обработкой; 3,1 км тонких слоев из асфальтобетона. Введено 173,9 пог. метра мостов.

На содержание дорог использовано 19 596,8 тысячи рублей, реконструкцию и строительство – 13 852,1 тысячи рублей.

просах обеспечения безопасности. На республиканских автодорогах области в прошлом году произошло 135 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 40 и получило ранения 142 человека. В сравнении с 2016-м количество ДТП уменьшилось на 5%, число раненых сократилось на 15%. Как и в

предыдущем году, по причине неудовлетворительного содержания дорог ДТП не допущено. Причиной всех совершенных происшествий явилось нарушение Правил дорожного движения водителями транспортных средств и пешеходами.

Отдельное внимание на собрании было уделено задачам на текущий год. В рамках выполнения Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог на 2017–2020 годы Министерством транспорта и коммуникаций на 2018-й доведена программа работ по содержанию, ремонту, возведению и реконструкции автомобильных дорог. Всего из республиканского дорожного фонда выделено 38 852,1 тысячи рублей, что по сравнению с 2017-м составляет 75,6%.

На этот год включены два объекта: строительство мостового перехода через реку Сож на автомобильной дороге Р140 Славгород – Краснополье и реконструкция автодороги Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи, км 7,8 – км 13,3. Капитальным ремонтом необходимо обновить 3,82 км дорог и 34,78 пог. м мостов, текущим – 87,8 км дорог и 535,1 пог. м мостов. Кроме того, объект реконструкции Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи, км 7,8 – км 13,3, включен в перечень строек и объектов Госинвестпрограммы на 2018 год, финансирование которых будет осуществляться за счет дополнительных ассигнований из резервного фонда Президента Республики Беларусь в сумме 3 млн рублей.

– При этом нашими основными задачами были и остаются сохранение проезжей части дорог и поддержание эксплуатационного состояния мостов в удовлетворительном техническом состоянии. Учитывая снижение выделенных ли-

митов на содержание и текущий ремонт, задачи эти в 2018 году усложнятся. Поэтому приоритет по-прежнему должен отдаваться устройству защитных слоев и текущему ремонту мостов, – отметил Анатолий Лопатин, добавив, что работа предстоит серьезная. Так, анализируя внедренную технологию «Сларри Сил», стоит отметить: она в дальнейшем будет прорабатываться и совершенствоваться для того, чтобы добиться стабильности ее применения.

В текущем году предприятию также предстоит подготовить маршруты к встрече глав государств во время проведения V Форума регионов Беларуси и России в городе Могилеве, Шкловском и Горецком районах. Кроме того, в рамках инвестиционной деятельности за счет собственных средств планируется приобретение высокопроизводительной техники. Объем инвестиций в 2018 году на эти цели составит 1500 тысяч рублей. А по итогам работы за первое полугодие будет принято решение о сроках начала проведения модернизации производственной базы ДЭУ-71, расположенной в Могилеве, и объемах средств инвестиций дополнительно к запланированной сумме.

– В заключение хочу сказать: только объединив усилия всех структурных подразделений нашего предприятия, мы сможем достичь запланированных результатов и решить все задачи, которые ставят перед нами Министерство транспорта и коммуникаций и областная исполнительная власть, – подытожил свое выступление Анатолий Иванович.

В ходе мероприятия слово было предоставлено руководителям филиалов и начальника отделов. Обсуждались вопросы охраны труда, развития и модернизации производственных баз, обновления техники, кадрового потенциала и ряд других.

Завершилось итоговое собрание награждением лучших коллективов филиалов РУП «Могилевавтодор». На этот раз победителем стало ДЭУ № 75 г. Горки, второе и третье места заняли ДЭУ № 76 г. Быхова и ДЭУ № 79 г. Мстиславля соответственно.

технологий и оборудования с одновременным обучением персонала. А самое главное – необходима выработка четкой концепции, направленной на использование единых научно-методических, информационно-технологических и организационных основ создания и развития современных транспортных систем в Беларуси, обеспечивающих повышение эффективности транспортных процессов в стране. Только в этом случае отрасль окажется на новом технологическом уровне, когда можно пропустить фазу догоняющего развития и сразу выйти в лидеры. И такие идеи у нас есть.

– В любом деле успех определяют люди. С этой точки зрения как оцениваете шансы на успех от деятельности консорциума?

– Мы смотрим в будущее с достаточно большой долей оптимизма, говорит заведующий кафедрой «Транспортные системы и технологии» БНТУ доктор технических наук Сергей РЫНКЕВИЧ. – В последнее время многое сделали для этого. Реорганизовали кафедру, которая теперь называется «Транспортные системы и технологии». Помимо специальности «Организация дорожного движения», со следующего

учебного года начинаем подготовку в области интеллектуальных транспортных систем. Для улучшения подготовки в части автомобильных дорог создали филиал кафедры на производстве – в «БелдорНИИ». Серьезно работаем в направлении открытия практико-ориентированной магистратуры. Наши преподаватели принимают участие в международных программах и повышают свою квалификацию в крупнейших научных учреждениях Западной Европы. Работаем и по заключению договоров с зарубежными вузами, планируем приглашать их преподавателей с лекциями к нам.

– Судя по названию консорциума, как минимум половина работ будет посвящаться вопросам безопасности движения. Как влияют на количество ДТП именно дорожные факторы?

– Согласно официальной статистике количество происшествий, в которых неблагоприятные дорожные факторы явились сопутствующей причиной, относительно невелико, – сообщил заместитель директора по научной работе «БелдорНИИ» кандидат технических наук Сергей БОГДАНОВИЧ. – Однако практика показывает: почти в поло-

вине случаев происшествий подготовленный специалист сможет усмотреть дорожный фактор. А многочисленные исследования, которые выполнялись в последние 50–60 лет, свидетельствуют о том, что элементы дорожной инфраструктуры могут оказывать очень существенное влияние на водителя. Причем как способствовать, так и препятствовать совершению дорожно-транспортных происшествий.

Это означает, что для снижения количества аварий очень важным является анализ состояния дорог с точки зрения обеспечения безопасности движения. Иными словами, необходимо выполнять оценку условий безопасности дорожного движения. И делать это нужно не после совершения происшествий, а заблаговременно. Для этого необходимо наличие подготовленных специалистов, методик, специального оборудования. Эта работа должна постоянно выполняться на всей сети дорог общего пользования.

Сегодня имеется прочная теоретическая и нормативная база для такой работы. Однако в основе ее лежат исследования в области безопасности дорожного движения, которые проводились еще

во времена СССР. Между тем начиная с середины 1990-х годов на автомобильных дорогах общего пользования сложились принципиально новые условия движения: появилось большое количество автомобилей иностранного производства с высокими динамическими характеристиками, изменились интенсивность движения и состав транспортного потока, а также возрастная состав водителей, снизилась общая культура вождения. В таких условиях результаты исследований 1960–1980-х годов во многом уже не соответствуют складывающейся ситуации на дорогах.

– Но наверняка такие разработки есть в более развитых странах...

– Разумеется. Например, шведская программа «Видение ноль» используется как образец для подражания во всем мире. Но, к сожалению, безопасность движения – та сфера, в которую не полечится просто механически перенести чужие исследования и опыт. Слишком многие факторы отличаются: менталитет водителей, уровень дорожной инфраструктуры и даже климат.

Несмотря на очевидные достижения, развитые страны не прекращают научных исследований в области безопасности движения. Огромную работу в этом направлении проводят Швеция, Дания, Голландия, Австралия, Новая Зеландия. Посмотрите на мировые направления развития технологий, связанных с транспортом, мобильностью, обеспечением безопасности. Интеллектуальные транспортные системы, беспилотные транспортные средства, мобильность как услуга, интернет вещей – это только небольшой перечень направлений, по которым осуществляют разработки научные центры, университеты, крупные фирмы на Западе.

Мы, к сожалению, очень серьезно отстали. И нам надо торопиться. Еще есть некоторые незанятые ниши, достаточно перспективные с точки зрения дальнейшего развития.

– Остается пожелать вновь созданному консорциуму успехов в его деятельности. Будем следить за разработками «Умных и безопасных дорог» и ждать интересных новостей, чтобы рассказать о них нашим читателям.

Беседовала
Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

У коллег

«Золотые ворота» из Азии в Европу

Посольство Туркменистана в Республике Беларусь организовало пресс-конференцию, посвященную итогам внешнеполитической деятельности Туркменистана в прошлом году, а также перспективам дальнейшего развития.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В докладе Чрезвычайного и Полномочного Посла Назаркулы Шакулыева значительное место было отведено транспортно-логистической сфере, которая в этой среднеазиатской стране развивается стремительными темпами.

В марте прошлого года состоялось открытие двух мостов через реку Амударью – автомобильного и железнодорожного. Оба возведены на дороге Туркменабад – Фарап. Протяженность железнодорожного моста – 1750 метров, автомобильного – 1600 метров. Ширина последнего составляет 21,5 метра. При строительстве использовались немецкие и норвежские технологии. Объекты имеют важное геостратегическое значение не только для Туркменистана, но

и для всего региона. Это важнейшее звено международного транспортного коридора «Новый шелковый путь».

23 февраля этого года прошли торжества по случаю старта строительства афганской части газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), закладки линий электропередачи и оптико-волоконной связи по маршруту Туркменистан – Афганистан – Пакистан (ТАП), а также ввода в эксплуатацию железной дороги Серхетабад – Тургунди.

Символично, что эти события произошли в 2018 году, девиз которого: «Туркменистан – сердце Великого Шелкового пути». В современную эпоху легендарный древний маршрут, века назад пролежавший и по туркменской земле, возрождается в новом качестве, неся в себе идею укрепления и активизации торгово-экономических, гуманитарно-культурных связей между государствами.

Вдоль строящейся трассы газопровода ТАПИ протянется новая линия электропередачи, а также оптико-волоконная линия ТАП, что будет способствовать развитию интеграционных процессов в этой части азиатского региона.

Сотрудничеству с Исламской Республикой Афганистан, в том числе в транспортной сфере, Туркменистан придает особое значение. Яркий тому пример – уже вступившая в эксплуатацию железная дорога Керки – Ымамназар – Акина, которая является участком магистрали Туркменистан – Афганистан – Таджикистан.

Совсем недавно полностью реконструирована и практически заново построена железная дорога до афганской станции Тургунди общей протяженностью 13 км. Туркменистан полностью взял на себя строительство

новой туркмено-афганской трассы в рамках оказания помощи братскому афганскому народу.

В результате увеличилась пропускная способность станции Тургунди, повысилась ее роль в товарообороте Афганистана, афганская продукция получила выход на международные рынки, а поставка в страну импортных товаров осуществляется более коротким и оптимальным путем.

Новая стальная магистраль соединит братскую страну с международным морским портом Туркменбаши и предоставит возможность выхода че-

отрасли, соответствующая высочайшим международным требованиям: взлетно-посадочные полосы, способные принимать воздушные суда различных видов, комплексы аэропортов, оснащенные передовым оборудованием, а также модернизированный парк авиационной техники. По поручению главы государства закупаются новейшие самолеты, модернизируются имеющиеся аэропорты и строятся суперсовременные новые, готовятся высокопрофессиональные кадры летчиков и техперсонала.

26 февраля Гурбангулы Бердымухамедов принял участие в открытии Международного аэропорта Туркменабад.

Новые воздушные ворота призваны не только удовлетворить растущие потребности в авиаперевозках, но и подчеркнуть статус города на Амударье как административного



рез море в Азербайджан, Грузию, Турцию и государства Европы. Все это служит зримым примером успешной интеграции государств региона в мирохозяйственные связи в континентальном и глобальном масштабах.

«За годы независимости Туркменистан прошел путь, равный столетиям». Эти слова принадлежат главе государства Гурбангулы Бердымухамедову. Страна не просто возрождает Великий Шелковый путь. Она становится важнейшим транспортным узлом региона, превращается в крупный международный логистический центр.

Для этого создается транспортная инфраструктура, отвечающая международным стандартам, прокладываются автобаны, строятся транснациональные стальные магистрали, вокзалы, новые морские порты, приобретаются современные суда.

20 декабря прошлого года в соответствии с инициативами Туркменистана на 72-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН странами – членами Сообщества наций была единогласно принята резолюция «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития». Туркменистан последовательно развивает международные отношения, в том числе посредством создания транспортных и мультимодальных транзитных коридоров.

Ключевую роль в развитии транспортных услуг играет гражданская авиация. Это важнейшая составляющая континентальной транспортной системы.

В стране формируется современная наземная инфраструктура этой

центра региона, превращающегося сегодня в крупный промышленный кластер Туркменистана.

Туркменабадский международный аэропорт станет одним из значимых перекрестков транспортных сообщений, важным звеном международной системы транспортных коммуникаций, объединяющих Азию и Европу.

Воздушная гавань, возведенная усердным трудом туркменских строителей, рассчитана на обслуживание 500 пассажиров в час. Взлетно-посадочная полоса имеет длину 3800 метров и ширину 60 метров. Она оснащена современными наземными средствами обеспечения полетов: системой посадки, дальномерными радиомаяками, светосигнальным и метеорологическим оборудованием, позволяет обслуживать самолеты всех типов, в том числе аэробусы.

Будут созданы возможности для успешной интеграции национальной гражданской авиации страны в систему международных и местных воздушных рейсов, увеличения объемов и повышения качества пассажирских и грузовых перевозок.

Сегодня в Туркменистане развивается комбинированная система транспортного сообщения с выходом на крупнейшие международные и региональные морские, речные, автомобильные, железнодорожные и воздушные узлы. Туркменистан становится «золотыми воротами» между Севером и Югом, Западом и Востоком, Азией и Европой.

Граница–таможня



Расчет не оправдался

Зря надеялся водитель автомобиля «Вольво», что среди задекларированного товара никто не станет искать другой, не указанный в документах.

Оборудование и комплектующие для тепличного комплекса он вез из Нидерландов на территорию ЕАЭС и в пункте пропуска «Брузги» предъявил сопроводительные документы. Однако при проведении таможенного контроля было установлено: в грузовом отсеке автомобиля находится около трех тысяч незадекларированных декоративных элементов, которые используются при монтаже стеклопакетов.

Как сообщили в Гродненской региональной таможне, стоимость незаконно перемещаемых комплектующих для тепличного оборудования составила почти 50 тысяч белорусских рублей. По данному факту таможней начат административный процесс в соответствии со ст.14.5 КоАП Республики Беларусь. Санкция данной статьи предусматривает наложение штрафа до 30 процентов от общей стоимости предмета административного правонарушения.



Без разрешения

В пункте пропуска «Берестовица» таможенники обнаружили незадекларированные книги, представляющие культурную ценность.

Везущая из Беларуси, гражданка Польши во время таможенного контроля заявила, что не везет предметы, подлежащие декларированию. Однако гродненские таможенники, внимательно осмотрев автомобиль «Фольксваген» и багаж женщины, обнаружили книги, напечатанные в Варшаве в 1874, 1903 и 1906 годах. По заключению эксперта таможенной лаборатории, они представляют культурную ценность.

Как пояснила представитель Гродненской региональной таможни по связям с общественностью Юлия Романюк, в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС книги, выпущенные 100 и более лет назад, относятся к культурным ценностям и подлежат обязательному письменному декларированию при перемещении через таможенную границу ЕАЭС. Кроме того, при вывозе таких предметов необходимо разрешение Министерства культуры.

По выявленному факту Гродненской региональной таможней начат административный процесс в соответствии с ч. 1 ст. 14.5 КоАП Республики Беларусь.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Советы врача

Измерить,
запомнить
и снизить

Повышенное артериальное давление, особенно у людей старшего возраста, отнюдь не редкость. Надо запомнить: его уровень 140/90 мм ртутного столба и выше считается для взрослых повышенным, а это опасно.

ПРАВИЛА ИЗМЕРЕНИЯ АРТЕРИАЛЬНОГО ДАВЛЕНИЯ:

- полностью выпустить воздух из манжеты;
- между манжетой и поверхностью плеча должен проходить палец;
- быстро накачать воздух в манжету до 60 мм ртутного столба, затем по 10 до исчезновения пульсации;
- выпускать воздух из манжеты со скоростью 2 мм ртутного столба в секунду;
- регистрируется АД, при котором вновь появляется пульс;
- полностью выпустить воздух из манжеты.

Какие изменения нужно ввести в диету при повышенном артериальном давлении, чтобы его снизить?

Прежде всего, исключить острые блюда и приправы, соленья, маринады.

Необходимо также изменить кулинарную обработку, ограничить поваренную соль и общее количество свободной жидкости, увеличить потребление продуктов с высоким содержанием калия и магния

Тамара ЛЫСОВА,
заведующая отделением профилактики УЗ «23-я городская поликлиника»



Наиболее часты при повышении АД головные боли пульсирующего характера в затылочной области. Возникают они утром, при пробуждении, связаны с эмоциональным напряжением, усиливаются к концу рабочего дня. Кроме того, характерны головокружения, мелькание мушек перед глазами, плохой сон, раздражительность, нарушения зрения, боли в области сердца.

Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Зимний садовый долгожитель. 8. Марка французских автомобилей. 9. Жюри – в телепередаче «Умники и умницы». 11. Нотная запись для всего оркестра. 15. Зеркальный оптический прибор на велосипедах, машинах. 16. Метод получения стереоэффекта для стереопары обычных изображений при помощи цветового кодирования изображений, предназначенных для левого и правого глаза. 17. Деревянный гвоздь в крестьянской избе, на который вешали полотенце. 19. Африканская охота. 20. Восторженные знаки одобрения и приветствия, бурные рукоплескания. 21. Жилище Кролика – из сказок о Винни-Пухе. 22. Футбольный клуб, рекордсмен по выигрышу Кубка европейских чемпионов. 23. Семья грузинских живописцев, отец и сын. 26. Братья-ученые: первый – востоковед, директор Эрмитажа, второй – физиолог, бывший вице-президент АН СССР. 28. Саблерогая антилопа. 29. Теплое течение Тихого океана у берегов Японии. 31. Заячья капуста. 32. Современная художница, картины «Лен», «Хлеб». 35. Это лекарство впервые выделил Фредерик Грант Бантинг в 1891 году для лечения диабета. 36. Христианское хвалебное церковное песнопение. 37. Вымышленное имя писателя, артиста.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. По-гречески: «ходящий на цыпочках». 2. Лучший имитант алмаза. 3. Чрезмерно аккуратный человек, формалист. 4. Река в Бразилии. 6. Первоначально обозначало 10 000, впоследствии же стало употребляться для обозначения неисчислимого множества. 7. Главный город никарагуанских подданных. 10. В средние века: столица монголов, основанная Чингисханом. 11. По-гречески: «множество островов». 12. Океанида, мать волшебницы Медеи. 13. Стихотворный сборник произведений. 14. Пришла на смену глаголице. 17. Элегантный женский жакет. 18. Лицевая сторона медали или монеты. 24. Шарик ружейной дробин. 25. Главная песня государства. 27. Груз для обеспечения правильной осадки судна. 30. Памятник погибшим героям. 31. Персонаж драмы Михаила Лермонтова «Маскарад». 33. Недавно приобретенная вещь. 34. Персонаж фильма «Кавказская пленница».

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Аквиленгия. 8. «Ситроен». 9. Арлеонат. 11. Партия. 15. Катафот. 16. Англиф. 17. Спина. 19. Сафари. 20. Овация. 21. Нора. 22. «Рейн». 23. Тоидзе. 26. Орбел. 28. Орикс. 29. Курпоско. 31. Кислица. 32. Яблонская. 35. Инсулин. 36. Аксифит. 37. Псевдоюним.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Криворот. 2. Фидант. 3. Лидия. 4. Линейка. 6. Мандида. 7. Мангала. 10. Кара-корум. 11. Полинезия. 12. Идия. 13. Антология. 14. Кирпичница. 17. Сюрко. 18. Аверс. 24. Дробина. 25. Гимн. 27. Балласт. 30. Обелиск. 31. Казарин. 33. Обнова. 34. Саахов.

Акция

15 метров под землей

В рамках акции «День безопасности. Внимание всем!» для учащихся СШ № 72 работники Партизанского районного отдела по чрезвычайным ситуациям учреждения «Минское городское управление МЧС» организовали экскурсии на объекты гражданской обороны (защитные сооружения).

Не только детям, но и педагогам было интересно и познавательно побывать на одном из них. Защитное сооружение расположено на уровне 15 метров под землей и предназначено для укрытия населения Партизанского района города Минска в случае военной угрозы либо чрезвычайной ситуации. Вопросов к проводившему экскурсию инженеру ГСЧС и ГО Партизанского РОЧС Евгению Чиркуну было немало. И это неудивительно, ведь дети впервые были на таком объекте: для них здесь много непонятного и даже таинственного. Некоторые из учеников впервые узнали, что необходимо делать в случае непрерывного сигнала сирен, прерывистых гудков на предприятиях, которые означают: «Внимание всем!».

Дети и взрослые получили тематические буклеты. Уходя, они поблагодарили работников Партизанского РОЧС за интересную и познавательную экскурсию.

Выставка

Глазами
детей

С 13 по 23 марта во Дворце детей и молодежи Минска проходит выставка лучших работ республиканского конкурса «Спасатели глазами детей», стартовавшего в начале года.

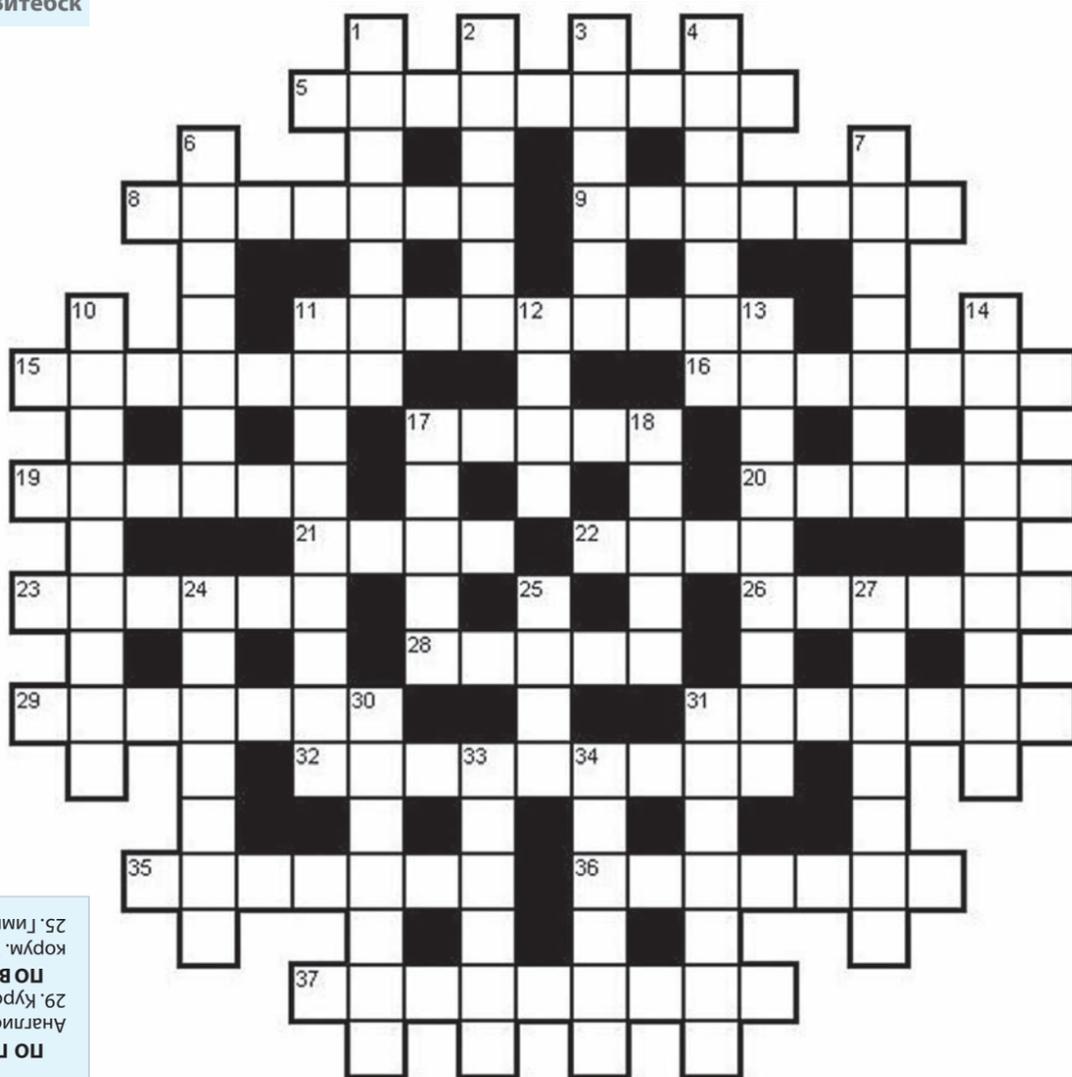
Его организаторами выступили Министерство по чрезвычайным ситуациям и Министерство образования при поддержке Белорусской молодежной общественной организации спасателей-пожарных, ОСВОДа и объединенной редакции журналов «Служба спасения» и «Юный спасатель».

Широкий тематический спектр позволил раскрыть творческий потенциал детей в различных направлениях: между собой соревновались юные ремесленники и конструкторы, художники и скульпторы, писатели и поэты. Работы были представлены на такие важные темы, как безопасное поведение дома, на воде, на природе, посвящены профессии спасателя, опасным играм и другому. Конкурс проходит уже в 20-й раз. В этом году представлено более 250 работ в восьми номинациях.

Юные спасатели показали, что знают правила безопасного поведения и могут рассказать о них через рисунки и плакаты, стихи и поделки.

Награждение победителей пройдет завтра, 23 марта.

Татьяна РУСАЛОВИЧ, инспектор Партизанского РОЧС



Конкурс

Верный друг



Номинация «Домашний любимец»

У ведущего специалиста отдела весогабаритного контроля филиала Транспортной инспекции по Витебской области Николая Иваха – двое домашних питомцев: большой бернский зенненхунд (бернская овчарка) Бэлла и йоркширский терьер Росса.

Бэлла живет в просторном вольере и охраняет частный дом. Дружелюбная красавица любит играть с дочками Николая на улице. Росса проживает в доме, будит 11-летнюю Полину по утрам в гимназию, развлекает двухлетнюю Злату. С такими четвероногими друзьями можно смело оставлять детей, считает Николай Николаевич: они сумеют и порадовать, и защитить. Но главное, без этого собачьего дуэта семья Иваха уже не представляет своей жизни. Здорово, когда животное становится членом семьи. А если их двое, то это – счастье в квадрате.

Чтобы стать участником номинации «Домашний любимец» или «Служим-дружим», следуйте нескольким несложным правилам:

1. Выберите интересную фотографию, где изображен ваш питомец, а лучше – вместе с вами или в окружении семьи, близких людей, сослуживцев или коллег.
2. Напишите номинацию, в которой хотите принять участие, назовите кличку собаки и расскажите о ее лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях.

3. Представьтесь сами, указав 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, 220034.

Питомцев-победителей ждут хорошие, а главное, нужные призы, которые однозначно порадуют и их хозяев.

Культура

Бабушки как эталон

Это все о бабушках. В столичном Культурно-спортивном центре в гостеприимстве, творчестве, рукоделии за титул «Супербабушка» в одноименном конкурсе соревновались женщины предприятий Минского отделения Белорусской железной дороги. Своим родным и зрителям они подарили массу положительных эмоций.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»



Фото Алексея ВОЙТОВА

Вот такие они – бабушки Минского отделения!

Собственно, назвать их бабушками язык не поворачивается. Все женщины – дружат с современной техникой, стараются вести активный образ жизни и выглядят моложе своего возраста. Одним словом, бабушки XXI века.

Несмотря на то что конкурс предусматривает этап «Семейный альбом», где участницы рассказывают о своей семье, работе, увлечениях и, конечно же, любимых внуках, реальное знакомство произошло еще в фойе КСЦ. Каждая женщина вместе с группой поддержки, включающей представителей семьи, демонстрировала свое мастерство в кулинарии и рукоделии.

Бывший экипировщик пассажирских вагонов Оршанского вагонного депо Евдокия Смолякова, к примеру, привезла фруктовый торт и рецепты других блюд. Работы ее соперницы сигнализировали станции Молодечно Жанны Селявко: вышивка, вязаные игрушки и пинетки, а также разносолы словно говорили, что их автор – и швец, и жнец, и на дуде игрец.

Впрочем, горничная гостиницы «Экспресс» станции Минск-Пассажирский Любовь Гузей тоже искусно вяжет одежду и игрушки, шьет и отличные пироги печет. А самая молодая бабушка, чья внучка появилась на свет в первый день весны, – приемосдатчик груза и багажа станции Шабаны Светлана Смутная – порадовала работами в технике «декупаж», очаровательными декоративными подушечками и советами счастливой семьи.

Чуть позже в зале зрители и жюри ближе познакомиться с конкурсантами, узнали об их любимых внуках, мечтах и переживаниях. Особенно впечатлило выступление трижды бабушки Любви Гузей. По воле обстоятельств она приехала в Минск из Донецка и очень скучает по своей родине. Неудивительно, что в зале звучали стихи на украинском языке, а в творческом конкурсе – песня «Червона рута». Евдокия Смолякова на этом этапе повеселила зал зажигательными и остроумными частушками, Жанна Селявко прочла собственные стихи, посвященные внучке, а Светлана Смутная на-

помнила в стихах, как важна в нашей жизни любовь.

Этап «Скорая помощь – бабушка» тоже требовал определенного мастерства. Участницы выполняли задания, которые подготовили организаторы. За 4 минуты одна, к примеру, выступила в роли модельера, превратив шаль в сарафан для внучки, другая сделала канapé из предлагаемых продуктов, третья на время стала визажистом и попробовала себя в искусстве фейс-арта, четвертой досталось проверить домашнее задание по русскому языку и математике.

«Устами младенцев», пожалуй, самый трогательный и сложный этап. Участницам требовалось определить, о чем или о ком говорят дети – герои представленных видеороликов.

Все женщины доказали: они – супербабушки, особенно для своих внуков. Но по итогам всех этапов этот титул завоевала Жанна Селявко. Самой хозяйственной стала Евдокия Смолякова, самой обаятельной – Любовь Гузей, а самой современной – Светлана Смутная.



Супербабушка Жанна СЕЛЯВКО души не чаёт в своей внучке.

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

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

Индекс 64121

Подписано в печать 21.03.2018
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 342 экз. Заказ 851.
 Цена свободная.

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

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

