

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

17 мая 2018 г., четверг, № 20 (6027)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

По труду и честь

Александр Лукашенко подписал указ о награждении большой группы работников различных сфер деятельности, сообщает пресс-служба главы государства.

О трaдно, что в очередной раз по достоинству отмечены заслуги людей, занятых в дорожном хозяйстве. В частности, за многолетний плодотворный труд, высокий профессионализм, значительный личный вклад в развитие дорожной отрасли Благодарности Президента удостоены заместитель генерального директора и заместитель главного инженера предприятия «Минскавтодор-Центр» Василий Гледко и Олег Мейшутрович. Главному конструктору предприятия «Белгипродор» Николаю Кречетникову Благодарность Президента объявлена за многолетний плодотворный труд в дорожной отрасли и личный вклад в разработку проектов автомобильных дорог.



В ожидании новоселья

Двумя значимыми событиями отмечен этот год для государственного предприятия «Белаэронавигация».

Как мы уже писали, авиадиспетчеры предприятия заняли почетное второе место на V Международном конкурсе профессионального мастерства диспетчеров по управлению воздушным движением среди аэронавигационных предприятий государств – членов Координационного совета «Евразия». Сегодня коллектив «Белаэронавигации» – в ожидании еще одного значимого и долгожданного события. На завершающем этапе – отделочные работы в здании нового совре-

менного Центра управления воздушным движением Республики Беларусь. Свою работу он начнет уже во втором полугодии.

Центр УВД будет оснащен новейшим аэронавигационным оборудованием, благодаря которому повысится уровень организации воздушного движения, оптимизируются количество и состав секторов воздушного пространства, увеличится пропускная способность и возрастет транзитный потенциал страны.

Подробнее о работе диспетчеров «Белаэронавигации» читайте на стр. 10–11.

Отмечены за качество

Определены победители Премии Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества 2017 года. Их перечень представлен в Постановлении Совета Министров от 11 мая 2018 г. № 345.

За достижение значительных результатов в области качества и конкурентоспособности производимой продукции, оказываемых услуг или выполняемых работ, внедрение инновационных технологий и современных методов менеджмента премия присуждена в числе других предприятий и организаций страны локомотивному депо Молодечно Минского отделения Белорусской железной дороги.

Решением комиссии подтверждено звание лауреата Премии Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества 2017 года:

- Витебскому и Могилевскому вагонным депо Белорусской железной дороги;
- республиканскому производственному унитарному предприятию «Дорводоканал»;
- республиканскому унитарному предприятию «Национальный аэропорт Минск»;
- республиканскому унитарному предприятию по инженерным изысканиям, проектированию автомобильных дорог, аэродромов и искусственных сооружений «Белгипродор».

Прямая линия

19 мая 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

ОХРАНА ТРУДА ПРАКТИКУМ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Самая необходимая и востребованная информация для руководителей и специалистов по охране труда:

- ✓ Школа инженера по охране труда
- ✓ Описание и анализ несчастных случаев на производстве
- ✓ Объекты повышенной опасности
- ✓ Специальная рубрика «Вопрос – ответ»
- ✓ Документы и рекомендации
- ✓ Примерные инструкции

Подписка:

- на почте: подписной индекс **003552**
- по телефонам редакции: +375 17 241-02-96 (гор) +375 29 315-17-49 (vel)

ЧП «Гаудиум» УНП 191821445 www.belbap.by

Сплитстоун Бел

Производство, ремонт, сервисное обслуживание малой дорожно-строительной техники. Техника в аренду.

АЛМАЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
Отрезные, шлифовальные и полировальные алмазные диски по бетону, граниту и мрамору

МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

- Мозаично-шлифовальные машины
- Резчики мягкой кровли
- Станки для резки камня
- Сверлильные машины
- Виброплиты
- Резчики швов
- Раздельщики трещин
- Бензорезы
- Профессиональный электроинструмент

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

(017) 369-72-13
369-60-95

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

Правовое регулирование

Есть проект. Вносите предложения!

На общественное обсуждение вынесен проект постановления «Об утверждении Инструкции о порядке распределения, выдачи и использования разрешений на проезд транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, по территории иностранных государств при выполнении международных автомобильных перевозок», разработанный Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Документ направлен на устранение существующих пробелов в правовом регулировании, а также приведение законодательства Республики Беларусь в соответствие с требованиями Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Желающие высказать предложения по проекту постановления могут сделать это до 18 мая включительно, направив письмо на электронный адрес: ogp@mintrans.mtk.by.

Повторный контроль исключают

Министерство транспорта и коммуникаций разработало проект постановления по внесению дополнений и изменений в Положение о порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и Транспортной инспекцией.

Одним из важных аспектов проекта стало исключение повторного весогабаритного контроля транспортного средства в пути следования по территории Беларуси, если он был осуществлен в международном автодорожном пункте пропуска на границе. При этом у водителя должен быть документ с отметкой Транспортной инспекции или таможенных органов, подтверждающий проведение обследования транспортного средства на предмет определения соответствия весогабаритных параметров допустимым нормам по маршруту движения, а также квитанции или сертификат взвешивания. После контрольных процедур при въезде в республику перевозимый груз не может подвергаться изменениям по массе (догрузка/разгрузка), что должно быть подтверждено соответствующими транспортными документами и целостностью примененных средств идентификации.

Железнодорожный транспорт

Совет главных

В Управлении Белорусской железной дороги в режиме видеоконференции прошел очередной совет главных инженеров. В нем приняли участие руководители служб и отделов управления, организаций и обособленных структурных подразделений магистрали, а также главные инженеры отделений дороги.

На заседании рассматривались корректировка инвестиционных планов БЖД, целесообразность внедрения автоматизированной системы учета и контроля электроэнергии у потребителей с присоединенной мощностью 750 кВА и выше на примере Барановичского отделения дороги, а также развитие системы визуального и аудиоинформирования.

Заместитель начальника пассажирской службы Александр Казачок внес на обсуждение вопрос о создании единой автоматизированной системы информирования пассажиров о движении поездов на Белорусской железной дороге с установкой на станциях и остановочных пунктах электронных табло информирования и систем аудиоинформирования с централизованным управлением.

Тестовую эксплуатацию новой системы планируется начать к марту 2019 года.

Она должна обеспечить централизованное управление оповещением и информированием на всех станциях и остановочных пунктах магистрали.

По словам Александра Казачка, первоначально проект будет реализован на станциях Минск-Пассажирский, Беларусь и остановочном пункте Масюковщина. Здесь планируется установить электронные табло нового типа, на которых будет отображаться информация как о плановом времени прибытия поездов, так и об их задержках, а также сообщения оперативного и рекламного характера. Реализация данного проекта позволит отработать типовые технические и технологические вопросы ведения и актуализации информации, визуального и аудиопредставления ее пассажирам, что, в свою очередь, даст возможность улучшить информационное обеспечение станций и остановочных пунктов.

«Поезд здоровья» спешит на помощь

Информационно-образовательная акция по профилактике болезней системы кровообращения «Поезд здоровья» стартовала сегодня со станции Гудогай.

Мероприятие под девизом «Контролируем давление – продлеваем жизнь!» проходит в электропоезде сообщением Гудогай – Минск. Совместно с Островецким районным центром гигиены и эпидемиологии Белорусская железная дорога проводит ее уже во второй раз. В прошлом году к специалистам за консультацией обратилось более 60 пассажиров.

Акция проводится с целью повышения информационной грамотности населения

в вопросах профилактики болезней системы кровообращения, формирования навыков контроля артериального давления, а также пропаганды здорового образа жизни. Пассажиры поезда могут измерить артериальное давление, получить консультацию специалистов по правильной методике его измерения и профилактике заболеваний сердечно-сосудистой системы, задать интересующие их вопросы.

Подготовила Ольга ОРЛОВА

Евроигры-2019

В Минск – по европейским дорогам

Как известно, с 21 по 30 июня 2019 года в Беларуси пройдут II Европейские игры, которые соберут лучших атлетов континента. На турнире выступят представители порядка 50 государств, а общее количество спортсменов превысит 4 тысячи. Главной ареной станет столичный стадион «Динамо», реконструкция которого завершится весной следующего года.



Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Старта этого международного спортивного форума с нетерпением ждут миллионы болельщиков из разных стран. Многие приедут в Беларусь автотранспортом, а значит, будут двигаться по нашим автомобильным дорогам.

На территории Гомельской области определены четыре маршрута для гостей и участников соревнований: № 10 Граница РФ (пункт пропуска «Селище») – Минск (по автодороге М 10); № 11 Граница Украины (пункт пропуска «Новая Гута») – Минск (по автодорогам М 8 и М 5); № 12 Граница Украины (пункт пропуска «Новая Рудня») – Мозырь – Бобруйск – Минск (по автодороге Р 31); № 13 Граница Украины (пункт пропуска «Верхний Теребуж») – Слуцк – Минск (по автодорогам Р 88, М 10 и Р 23).

Все эти маршруты движения будут осуществляться по автомобильным дорогам области, находящимся на балансе РУП «Гомельавтодор». По словам начальника отдела содержания автодорог и безопасности дорожного движения Валентина Яковенко, в рамках подготовки ко II Европейским играм на предприятии разработан план мероприятий. Главное, на чем сконцентрируется коллектив РУП «Гомельавтодор», – это производство работ по ремонту покрытия отдельных участков дорог по каждому маршруту следования.

Валентин Григорьевич уверен: зарубежные гости и участники, которые прибудут на II Европейские игры, останутся довольны, проехав по добротным, чистым, современного уровня автомобильным дорогам Гомельщины.

Авиаремонтный: новейшая история

8 мая исполнилось 65 лет ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407». Символично, что именно в этот день был подписан приказ о вводе в эксплуатацию нового цеха технического обслуживания и ремонта, возведенного на территории, прилегающей к Национальному аэропорту Минск. Так тесно переплелись прошлое и новейшая история предприятия.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Как уже сообщалось, в день рождения завода на новой площадке состоялась торжественная церемония первого вкатывания воздушного судна во вновь построенный ангар. Почетная миссия перерезания символической ленточки по случаю этого события была возложена на и.о. директора Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Ирину Морозову, директора института «Белжелдорпроект» Александра Музока, одного из бывших руководителей завода Юрия Рязанова и, конечно же, нынешнего генерального директора Евгения Вайцеховича.

– Вы находитесь в одном из самых современных ангаров, гордости нашего завода, – обратился руководитель предприятия к участникам торжества.



Ректор Минской духовной академии имени святителя Кирилла Туровского отец Сергей вместе со студентами и аспирантами совершил чин освящения завода и передал в дар икону. Как заметил руководитель предприятия, для авиаремонтников очень важно Божье благословение. Завод ремонтирует самолеты, а значит, несет ответственность за жизни людей.

Новый цех и в самом деле воплотил в себе лучшие технические новации авиаремонтного производства, какие только существуют сегодня в мире. Причем очень многое здесь внедрялось впервые и в нашей стране, и на территории СНГ.

Прежде всего, комплекс поражает своими масштабами – 18 тысяч квадратных метров. На ангарную часть приходится 9 тысяч квадратных (100 м на 86 м). Высота ангара (25 метров) позволяет принимать воздушные суда любых типов. К примеру, здесь одновременно могут находиться пять самолетов Boeing.

При строительстве ангара использовано 2,5 тысячи тонн металлоконструкций, впервые в Беларуси применен 100-метровый пролет.

Цех технического обслуживания и ремонта станет рабочим местом для 400 человек.

Генеральный директор рассказал собравшимся, какой непростой путь прошли про-

ектировщики и администрация, прежде чем построить такое уникальное сооружение:

– Была проведена очень сложная работа по поиску концепции ангара и новейших технологий, которые необходимо было здесь применить. Мы объездили очень много стран. В рамках одной из телепередач я сказал, что 30. На самом деле их было больше. Мы просмотрели множество заводов, изучали опыт проектирования, строительства и эксплуатации. Все собиралось по крупицам. Здесь продуман каждый элемент.

Евгений Вайцехович акцентировал внимание на компактности размещения производства. Заводы, которые строились в Советском Союзе, как правило, занимали площадь не менее 40–50 га. В силу своей низкой энергоэффективности они ушли в прошлое.

– Будущее – за такими авиаремонтными заводами, где все компактно и под рукой, – убежден Евгений Сергеевич. – Несмотря на сравнительно небольшую занимаемую территорию, этот цех составляет 30% нашего производства. По форме ангар близок к квадрату. Европейский опыт показал: именно такая форма наиболее удобна и эффективна в эксплуатации.

Уникальность сооружения заключается и в том, что в нем отсутствуют несущие стены. Это конструктор. Если предприятие решит



Генеральный директор завода Евгений ВАЙЦЕХОВИЧ уверен, что с такой оснащенностью и таким коллективом предприятие будет процветать.



В цехе применена уникальная система водяного отопления. Основной обогревающей батареей завода является теплый пол. Под ним располагается технологический этаж со всеми коммуникациями. Но мощность перекрытия настолько серьезно просчитана проектировщиками, что оно способно вы-

держать вес любого самолета.

На крыше установлены теплогенераторы, выполняющие двойную функцию: в зимний период – дополнительное отопление, в летний – кондиционирования и охлаждения воздуха.

Позаботились проектировщики и о максимально комфортном перемещении по цеху тяжелых деталей и двигателей. Для этого по периметру ангара предусмотрены кранбалки грузоподъемностью 8 тонн.

При разборке самолета все комплектующие, как известно, развозятся по соответствующим цехам. Производственные – разместились рядом с ангаром на первом и втором этажах. Поднять самые тяжелые детали или даже тележки с деталями на второй этаж можно на грузовых лифтах грузоподъемностью до 2,5 тонны.

В ангаре также применена уникальная роботизированная система пожаротушения. На протяжении года бойцы МЧС испытывали 24 робота. В результате система безопасности успешно прошла сертификацию.

– Надо понимать, что за всеми нами будет наблюдать умная техника. Если кто-то вздумает зажечь зажигалку, техника ее потушит, – предупредил гендиректор.

Естественно, работа в таком современном ангаре предполагает высокую культуру производства. Здесь не будет разбросанных под ногами проводов и кабелей. Вмонтированные в пол по всей территории ангара специальные установки обеспечат доступ к электричеству, источникам сжатого воздуха и воды, в каком бы месте ни находился самолет. Вешать такие установки немало – полторы тонны. Несмотря на это, их легко привести в рабочее положение даже одной рукой.

Можно рассказать еще и про уникальное немецкое покрытие для пола Remmers. Его толщина – всего 3 мм, но выдерживает оно нагрузки в 150–200 тонн (вес самолета).



Очень качественное, износостойкое, долговечное, это покрытие сегодня используется практически на всех аналогичных заводах. Эксплуатация на протяжении более 15 лет показала, что оно почти не изнашивается.

– Здесь все очень надежно и современно, – подытожил Евгений Сергеевич. – Я думаю, уважаемые коллеги, что вы это оцените. И донесете до всех пессимистов, которые не верили в то, что мы сможем это построить, что у нас все хорошо. Благодаря грамотной политике, полагаю, завод скоро будет процветать.

Как проинформировал заместитель генерального директора завода по строительству – начальник отдела капитального строительства Максим Шандроха, ангар строился по проекту 22 месяца (с 16 февраля 2016 года), и можно сказать, что ровно в срок вступил в строй.

Уже 10 мая здесь начались работы по ремонту двух Ту-134. Всего же к концу месяца на этой площадке будет отремонтировано более пяти воздушных судов, в том числе несколько Ил-76.

Строительство нового авиаремонтного завода тем временем продолжается. Институт «Белжелдорпроект» уже работает над архитектурным проектом покрасочного производства.

– Мы оценили рынок и пришли к выводу, что нельзя сосредотачиваться только на самолетах среднемагистральных, – прокомментировал Евгений Вайцехович. – Нужно ориентироваться и на дальнемагистральные воздушные суда, на тот же Airbus A330. Поэтому принято решение строить большой покрасочный цех под большие самолеты. В ближайшее время нам передадут предприятие Минтранса, которое находится в Смолевичах и сейчас используется как склад. Часть производственных помещений мы разместим там.

По-прежнему на повестке дня – переезд завода на новую территорию. В течение двух месяцев предприятие должно полностью передислоцироваться в район Национального аэропорта.

– До 1 июля мы выпускаем в аэропорту Минск-1 последние шесть самолетов, – поделился планами генеральный директор. – Затем закрываем там взлетно-посадочную полосу, и в течение месяца должны переехать сюда. И вот тогда отпразднуем новоселье.

Завершить этот репортаж с места события хочется словами представителя Департамента по авиации Ирины Морозовой:

– Верим, что и на новой площадке коллектив завода будет показывать высокое качество ремонта воздушных судов.

Сфера услуг

Улыбка кондуктора

В жизни коллективов автотранспортников не так много событий, которые не только объединяют их, но и превращают работу в праздник. Областной конкурс ОАО «Витебскоблавтотранс» «Лучший кондуктор» – одно из таких мероприятий. Чтобы победить в нем, недостаточно только хорошо владеть профессией, надо еще и раскрыть свой творческий потенциал.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

– Сегодня кондуктор не только взимает плату за проезд, но и следит за порядком в салоне, предоставляет информацию о маршруте, остановках, выполняет много других функций. Как говорят пассажиры, от улыбки кондуктора, который вас встретил утром в автобусе, поднимается настроение, – отметила перед началом соревнований председатель профсоюзной объединенной организации ОАО «Витебск-облавтотранс» Елена Горнак. – Конкурс позволит привлечь внимание к профессии кондуктора, поспособствует повышению ее престижа и профессиональных навыков сотрудников. Организаторами мероприятия выступили «Витебскоблавтотранс» и объединенная профсоюзная организация предприятия.

В нынешнем году лучшие кондуктора объединения собрались в актовом зале филиала «Автобусный парк № 1 г. Витебска». На предприятии умеют проводить массовые мероприятия так, что они становятся еще и интересными. Вот и в этот раз паузы в конкурсе, когда жюри подводило итоги, заполняли своими выступлениями ВИА «Вокзал» и его бессменный руководитель Евгений Ковалевский, работ-

ники парка Марина Шиловец и Владимир Иллюкович. Зажигательные песни исполнила руководитель автостанции в Сенно Светлана Аникович.

Однако главными героями праздника были все же кондуктора: 11 представительниц прекрасного пола и один – сильной половины. Четыре этапа конкурса позволили раскрыть умения и знания кондукторов, проверить их профессиональные навыки. А это непросто в условиях соперничества, когда нужно быстро и точно ответить на десять теоретических вопросов, пройти практические испытания: в импровизированном салоне проверить у пассажиров проездные, быстро и безошибочно взять плату за проезд и правильно дать сдачу, при этом не забыв про багаж, а затем подсчитать выручку... Ожидали конкурсантов и подвохи, предусмотренные организаторами состязаний.

Это про кондукторов поется: «Я как пчелка кручусь...» – на протяжении рабочего дня им присесть некогда. Ведь они беспокоятся, чтобы в салоне всем пассажирам было комфортно, должны каждого обилетить, обязаны знать документы, относящиеся к работе, остановки на маршруте и даже правила оказания доврачебной помощи. Причем не только знать, но и уметь применять их на практике.

Первый этап конкурса – проверка теоретических знаний законодательства Республики Беларусь, регулирующего правила



пассажирских перевозок и багажа, порядок предоставления социальных льгот проезда в автобусе для отдельных категорий граждан. Кондуктора достаточно оперативно справились с заданием, но на лицах мно-



гих читалась неудовлетворенность. Когда волнуешься, иногда совершаешь нелепые ошибки.

Второй этап превратился в настоящее шоу. Артисты, исполняющие роли пассажиров в импровизированном автобусе, настолько были естественными и убедительными, что кондукторам, которые по очереди проверяли у них проездные документы и выдавали билеты, пришлось нелегко.

Например, женщина держала на коленях ручную кладь, которая явно превышала допустимые габариты, чтобы провезти ее бесплатно. Причем пыталась доказать, что это косметичка и никому не мешает. Однако опытных кондукторов не проведешь. При помощи рулетки они измерили багаж и установили, что оплату все же придется произвести. Хотя из-за волнения не все участники обратили на этот момент внимание.

Наибольшее число ошибок было допущено в ситуации с мужчиной, вместо удостоверения инвалида второй группы предъявившим членский билет непонятной общественной организации, в котором тоже указывалась его инвалидность.

А самым ярким, пожалуй, стал третий этап – творческий. Кондуктор автобусного парка № 3 города Орши Елена Ключева рассказала о своей работе в стихотворной форме. Зажигательным и ритмичным получился номер у представительницы филиала «Городской электротранспорт г. Витебска» Оксаны Тихоненко.

В канун Дня Победы символичным было выступление Ольги Пашкевич из автотранспортного предприятия №11 города Толочина, которая прочла «Рэквием па жонным чацвёртым» Анатолия Вертинского. Не оставила никого равнодушным юмористи-

ческая постановка «Кондуктор» Анастасии Глушневой из Бешенковичей.

На последнем этапе участники считали выручку. На скорость и отсеивая не белорусские монеты. Как показывает практика, иногда в выручке попадаются российские деньги и даже евроценты. Именно этот конкурс и определил победителей.

Итоги подвел бывший директор автобусного парка № 1 города Витебска, а ныне начальник отдела перевозок ОАО «Витебскоблавтотранс» Валерий Иллюкович:

– Считаю, что конкурс прошел на высоком профессиональном уровне. Ошибки можно списать на волнение конкурсантов. Благодарю всех и рад, что стоял у истоков таких мероприятий.

Всем участникам были вручены дипломы и денежные призы. Лучшей стала Татьяна Алексеева из АТП № 6 г. Новополоцка. На второй ступеньке пьедестала – Светлана Савенок (автобусный парк № 2 г. Полоцка). Третье место – у единственного мужчины на этом конкурсе Ильи Тишонка из автотранспортного предприятия № 16 г. Глубокое.

– Насколько комфортно вам было среди 11 участниц, – спрашиваю Илью.

– Привычно. Я же тружусь в женском коллективе. Кондуктором работаю 5 лет.

– Необычная профессия для мужчины...

– Не знаю, я с 18 лет на ногах. Мне интересно общаться с людьми. Люблю свою работу.

– Рассчитывали на призовое место?

– Нет. Особенно сложно было не запутаться в импровизированном автобусе. Столько удостоверений сразу никогда в жизни не видел.

Награды победителям и участникам конкурса с наилучшими пожеланиями вручал генеральный директор ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергей Старовойтов.

Знай наших!

Командный дух, характер, мастерство

Команда БелГУТа одержала победу в VI республиканском конкурсе «Студенты. Безопасность. Будущее», который прошел на базе Института повышения квалификации МЧС под Борисовом.

Команды из пяти областных и одного столичного вузов, а также Солигорского горно-химического колледжа боролись за звание самых сильных в умении действовать в чрезвычайных ситуациях.

Конкурс проходил в несколько этапов, включающих теоретическое состязание «Знатоки ОБЖ», артистический и оригинальный «Шлягер безопасности», прохождение полосы препятствий, конкурсы «ЧС техногенного характера», «ЧС водного характера» и оказание первой помощи.

Командный дух, характер и спортивное мастерство помогли студентам БелГУТа занять первое место. Ребята долго шли к этой победе, попадая в финальные соревнования пять лет подряд.

В церемонии награждения приняли участие министры: образования – Игорь Карпенко, здравоохранения – Валерий Малашко, по чрезвычайным ситуациям – Владимир Ващенко. На состоявшемся с их участием круглом столе студенты обменялись впечатлениями о конкурсе и студенческой жизни. Каждый из них увозил с собой хорошее настроение и надежду на победу в будущем.



Алина КЛЫГА

Победители конкурса – команда БелГУТа: Антон БАЛАНЧУК, Владимир ЗАЯЦ, Дмитрий КОЗЕЛ, Сергей ЖОГЛО, Татьяна ДОБРОВОЛЬСКАЯ, Виктория ЖИБЕРОВА, Назарий ЖУКОВ, Елена МЕСНИКОВИЧ, Марина ТУРОВЕЦ и капитан Артем ВАСИЛЬЕВ.

Логистика

Теория и практика для профессионалов

В начале мая в Минске прошла II Международная олимпиада по логистике для профессионалов. Ее организаторами выступили кафедра логистики и маркетинга Международного университета «МИТСО», ООО «Электросервис и Ко» (торговая марка «Электросила»), где открыт филиал.

Дмитрий ДМИТРИЕВ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРМАТ

В этом году олимпиада стала международной благодаря участникам из России и Туркменистана. Опыт проведения таких мероприятий уже имеется. Напомним, I Национальная олимпиада по логистике для профессионалов, организованная Международным университетом «МИТСО», прошла 4 октября прошлого года в рамках Белорусской транспортной недели. В этом году количество спонсоров увеличилось. Это – ОАО «Белпромимпэкс», группа компаний «Аплай Логистик», SSI-SCHAFFER по СНГ (Россия), генеральными стали ООО «Электросервис и Ко» и РУП «Белтаможсервис». Информационными партнерами выступили портал грузоперевозок transinfo.by, газета «Транспортный вестник», журнал «Таможенный вестник».

В олимпиаде, проводимой с целью повышения компетентности персонала в области логистики, популяризации образования в этой сфере, а также привлечения внимания к профессии, приняли участие управление

логистики и Могилевский, Минский, Гомельский, Брестский и Гродненский филиалы РУП «Белтаможсервис», РУП «Издательство «Белбланкавыд», ООО «МегаТоп», ООО «ЛБР-АгроМаркет» (Россия), ООО «Прадиус Нова», ООО «ГардаТранс», ОАО «Барановичское производственное хлопчатобумажное объединение», АО «Алтын Йода» (Туркменистан).

Самый большой интерес к мероприятию проявил «Белтаможсервис». Поддержав олимпиаду, его генеральный директор Юрий Король отметил, что целью их участия является повышение уровня квалификации специалистов предприятия. К слову, этот логистический оператор идет вперед семимильными шагами, создает свой корпоративный университет, где будут повышать квалификацию специалисты РУП «Белтаможсервис». В компании понимают: инвестиции в образование работников сегодня – это ее будущее завтра.

Было сформировано жюри, в состав которого вошли заместитель заведующего кафедрой логистики и маркетинга Дмитрий Курочкин и старший преподаватель кафедры Эльвира Никитина, заместитель директора Минского филиала РУП «Белтаможсервис» Константин Войтехнович, начальник складского комплекса ООО «Электросервис и Ко» Игорь Богомолов и его заместитель Илья Радиминский.

Как и прежде, олимпиада проходила в два тура. Первый прошел на базе «МИТСО», второй – на складском комплексе ООО «Электросервис и Ко».

Традиционно открыла мероприятие проректор по учебной работе Международного университета «МИТСО» Елена Довгань. Она отметила возрастающий интерес логистического сектора к олимпиаде, а также важность подобных мероприятий как для университета, так и для логистической отрасли в целом.

ЭТАПЫ И ЗАДАНИЯ

Десять тестовых заданий, пять кейсов и три задачи первого этапа были посвящены тематике складской логистики и повышению эффективности бизнес-процессов в складской деятельности.

Как показал анализ заданий, практически все участники владеют ин-

струментарием складской логистики. Не было трудностей и с расчетом годовых затрат на ответственное хранение. Определенные сложности возникли при анализе использования различных типов стеллажей: нужно было обозначить, насколько та или иная система складирования эффективнее другой по установленным параметрам оценки.

Разброс мнений наблюдался и по кейсам – требовалось найти направления оптими-

второй конкурс был интереснее. Из предложенных единиц товара, а это стеклоомыватель, стиральный порошок, детские подгузники, кронштейн для телевизора и настольная электроплита, надо было выбрать те, которые в соответствии с законодательством готовы к реализации потребителю на территории Республики Беларусь. Кто-то не заметил отсутствия информации об импортере, кто-то – истекшего срока



зации реверсивных потоков, а также по заданному условию – оптимальный вариант ускорения процесса распределения товара в торговые точки компании-заказчика и предложить направления оптимизации работы склада. Высокими баллами были оценены прежде всего нестандартные решения участников олимпиады, ведь шаблонное решение всегда найдется, а вот эффективность предложенных мероприятий доказал далеко не каждый. В целом жюри отметило высокий уровень подготовки участников.

Во второй половине дня на складском комплексе начался второй этап олимпиады. Игорь Богомолов провел небольшую экскурсию по складу, показав основные бизнес-процессы и направления оптимизации, которые позволили сэкономить значительную часть денег. Завершилась экскурсия ответами на многочисленные вопросы участников, которые уже начали проецировать полученную информацию на свой склад и сравнивать, как у них выстроены те или иные бизнес-процессы.

На первом задании второго тура необходимо было собрать комплект приходных документов, которые обязательно хранятся на складе после выгрузки. Причем у одних они были по приходу чистого импорта, у других – импорт из стран ЕАЭС, у третьих – поставка от производителей в Республике Беларусь. Причем в пакете лежали лишние бумаги, нужно было сформировать обязательный комплект документов для склада. Практически все участники выполнили задание, но не все сделали это без ошибок.

годности, кто-то – знака «ЕАС». На некоторых товарах не было контрольных идентификационных знаков, подтверждающих легальность ввоза на территорию Республики Беларусь или производства на ее территории товаров.

Самым интересным, драйвовым и захватывающим стало маневрирование на дизельном погрузчике. На открытой площадке поставили палеты, между которыми надо было маневрировать и наворачивать восьмерки. Большинство из участников с этим заданием успешно справились, а некоторые даже показывали мастерство виража.

ПОБЕДИТЕЛИ

По оценкам жюри, в этом году на II Международной олимпиаде по логистике для профессионалов победила начальник сектора контроля и учета отдела складской логистики ООО «МегаТоп» Алеся Янушко, набравшая максимальное количество баллов. Второе место присуждено кладовщику 5-го разряда СВХ/ТС/СОП Минского филиала РУП «Белтаможсервис» Александру Демидовичу. Третьим стал специалист по складской логистике РУП «Издательство «Белбланкавыд» Олег Шеленговский.

В мае 2019 года Международный университет «МИТСО» планирует провести III Международную олимпиаду по логистике для профессионалов с целью привлечения еще большего внимания общественности к развитию логистики и компетентности персонала исполнителей логистических услуг.



Идеи и проекты

Молодежь – за инициативы

Второй раз на Белорусской железной дороге проводится творческий конкурс молодежных инициатив. Недавно подведены его итоги за 2017 год. Было предоставлено 29 работ, которые оценивались в трех номинациях.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Конкурс организован в целях реализации государственной молодежной политики на белорусской магистрали, постоянного повышения профессионального уровня молодых специалистов, развития их интеллектуальных и творческих способностей. Он также призван выявлять и внедрять инновационные идеи и проекты, представляющие практический интерес.

Мастер по эксплуатации и ремонту машин и механизмов Гомельской дистанции пути Гомельского отделения дороги Денис Капранов признан лучшим в номинации «Лучшая молодежная инициатива, направленная на повышение безопасности движения

поездов, перевозки грузов и пассажиров». В своей работе он предлагает и подробно аргументирует необходимость внедрения на магистрали ручного автоматизированного диагностического комплекса РПИ при текущем содержании пути, который успешно используется на дорогах других стран.

В номинации «Лучшая молодежная инициатива, направленная на повышение производительности труда, рациональное использование трудовых ресурсов, экономию топливно-энергетических и материальных ресурсов» победа – у инженера-программиста информационно-вычислительного центра Гомельского отделения дороги Юрия Власенко за «Автоматизированную систему комплексного учета энергоресурсов».

Инженер по организации и нормированию труда Центра разработки нормативов для организации и нормирования труда Белорусской железной дороги Анастасия Морозова лидировала в номинации «Лучшая молодежная инициатива, направленная на обеспечение охраны окружающей среды, а также на повышение уровня техники безопасности и охраны труда на производстве». В своей работе «В чистом поезде – чистое будущее» она затрагивает тему экологии.

Среди призеров – пять представителей Гомельского отделения БЖД, по двое – из Минского отделения и Центра разработки нормативов для организации и нормирования труда Белорусской железной дороги, а также из Витебского отделения.

Летние перевозки

По Сожу, Припяти и Пине

Сезон пассажирских перевозок 2018 года речные порты Гомель и Пинск открыли еще в конце апреля. В столице Полесья первым на прогулочную линию вышел теплоход «Пинск», в городе над Сожем – «Брест», а также «ПТ-01», приступивший к пассажирским перевозкам 5 мая.

ПРИГЛАШАЕМ
НА ПРОГУЛКУ

В Гомеле прогулку по реке совершило уже более 7490 пассажиров, в Пинске – свыше 2250. Соскучившись по лету, люди с удовольствием отправляются в путешествия, с палуб теплоходов наслаждаясь видом красивейших белорусских рек и живописными пейзажами городов и их пригородов. Посадка производится на набережных рек Пина и Сож: в Пинске – в районе гостиницы «Припять», в Гомеле – около фонтана на Киевском спуске.

Теплоходы «Брест» и «Пинск» выпущены на Московском судостроительном и судоремонтном заводе по проекту «Р-51Э», автор которого – Центральное технико-конструкторское бюро Минречфлота СССР. Суда представляют собой двухпалубные пассажирские речные теплоходы, предназначенные для водных транспортных перевозок на местных линиях, а также для работы на прогулочных и экскурсионных маршрутах.

Благодаря своим техническим характеристикам и неприхотливости в обслуживании они довольно популярны на территории бывшего Советского Союза.

Пассажирский «ПТ-01» спроектирован в РНУП «Белсудопроект» и построен в 1994 году на Гомельском судостроительно-судоремонтном заводе. Он предназначен для транспортно-экскурсионных перевозок пассажиров.

ТРИ КАПИТАНА

Важнейшим лицом на любом теплоходе является капитан. Как правило, это опытный работник, прекрасно знающий реку и возможности своей машины и экипажа.

Капитан «Бреста» Артур Гырдымов родом из-под Великого Новгорода. После окончания в 1984 году Ленинградского мореходного училища ММФ СССР, где получил специальность стивидора, работал в речном порту Гомель. Однако долго усидеть в конторе не смог



и перебрался на флот – трудился как на пассажирских, так и на грузовых судах. В 2000 году Артур Вячеславович ушел из порта, но в 2008-м вернулся. С тех пор он – на теплоходе «Брест», с 2012 года – его капитан.

Анатолий Гнуда родился в деревне Луги Лунинецкого района. На речной транспорт попал по совету двоюродного брата Тимофея сразу

после школы в 1976 году. Начинать судостроительно-судоремонтном заводе, в 1979-м после службы в армии перебрался мотористом на буксирный теплоход БТ-0509. Ушел из порта в 1992 году Анатолий Васильевич уже в должности капитана буксирного теплохода БТ-0619. Но, как и его коллега из Гомеля,

судоремонтный завод. В 1978-м Николай Викторович переехал на Гомельщину, устроился на Добрушский фарфоровый завод. Однако спустя шесть лет перешел на Гомельский ССРЗ. В 1987 году Шкурин приступил к работе механика – сменного капитана пассажирского теплохода «Заря-01» в речном порту Гомель, в 1992-м стал его капитаном. Через два года Николай Викторович принял теплоход «ПТ-01» и является его капитаном вот уже двадцать пятую навигацию.

ПЛЫВЕМ ДАЛЬШЕ

Пассажирские перевозки в РТУП «Белорусское речное пароходство» осуществляют пять его филиалов – речные порты Брест, Пинск, Могилев, Речица и Гомель. За навигацию 2017 года судами предприятия перевезено 95,3 тысячи пассажиров, что на 4,3% больше, чем в 2016-м.

Больше всего перевезено речными портами: Гомель – 47,4 тысячи человек, Брест – 24,8 тысячи и Пинск – 21,6 тысячи. Пассажирооборот составил 1506,6 тыс. пасс.-км (+14,4% к уровню 2016-го).

В этом году услугами белорусских речников воспользуется еще больше пассажиров. Ведь для этого есть все предпосылки: сервис, живописная природа и достопримечательности.

Дмитрий ВОЛКОВ

Круиз

Лебедем белым
скользя по волне

Так словами песни в исполнении Леонида Утесова можно сказать о круизном теплоходе «Белая Русь» – единственном в нашей стране. Свой первый рейс он выполнил прошлым летом, а в нынешнем году набирает обороты.

Круиз «Жемчужины Полесья» по рекам Беларуси между Брестом и Мозырем стартовал в конце апреля. Расписание плотное: на конечных пунктах пути судно не задерживается, принимает на борту новых пассажиров и отправляется обратно.

По информации РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь», заполняемость первого в этом сезоне рейса составила 94%, а на второй, завершившийся в минувшую субботу, и третий были раскуплены все путевки.

Трехпалубный теплоход «Белая Русь» построили в 2016 году на судостроительно-судоремонтном заводе в Пинске, столице Белорусского Полесья. Длина судна достигает 50 м, ширина – 7 м. На теплоходе – 16 кают эконом-, эконом-плюс-, комфорт- и люкс-класса, способных принять на борту до 39 пассажиров.

На РУЭСП «Днепробугводпуть» отмечают, что средний возраст туристов – 60 лет. Как правило, это заядлые путешественники. В основном пре-



подаватели, инженеры, врачи. И, как в прошлом году, подавляющее большинство пассажиров – россияне. Правда, на один из августовских рейсов приобрели путевки норвежцы.

Круиз длится семь дней. За это время, кроме Бреста и Мозыря, «Белая Русь» проходит через Кобрин, Ляховичи, Дубое, Пинск, Качановичи, Стахово, Туров, Лясковичи, Новоселки. В программу включено множество экскурсий. Однако туристам, судя по отзывам, хотелось бы больше любоваться белорусской природой.

Несмотря на подобные небольшие замечания, отклики о круизе «Жемчужины Полесья» поступают положительные. И даже на более поздние рейсы сезона текущего года уже забронировано более 50% мест.

Эхо праздника

Взволновали
сердца

Зрелищным парадом парусных яхт и катамаранов в Бресте завершился водный поход «Победа-2018». Как и планировалось, участники из Минска, Бреста, Пинска и Гродно стартовали 1 мая на реке Пине.

К шести экипажам два присоединились позже. В их числе – яхта «Олекса», созданная брестским инженером и ходившая в Балтийском и Северном морях.

Церемония отправления судов была красивой и символической: на воду спустили венки

в память о моряках, защищавших Днепровско-Бугский канал в 1944-м, а провожали яхтсменов не только журналисты и заинтересовавшиеся акцией пинчане, но и целая стая лебедей.

Яхты следовали через Кобрин и Жабинку и финишировали в Бресте. Во время девятидневного похода было много остановок – участники посещали значимые в военной истории края места водного пути и возлагали венки к памятникам, установленным в честь его защитников.

– Среди зрителей парада на набережной было несколько пожилых людей. Я заметил, что один человек прослезился. Потом выяснилось: он – ветеран войны, служивший во флоте. Мужчина признался, что выступление судов произвело на него не меньшее впечатление, чем праздничная программа в Брестской крепости, – рассказал Петр Комякович, председатель организационного комитета Брестского областного общественного объединения «Туризм, экология, инвестиции».



Много земель, а своя – всех милей



Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

По долгу службы Александр побывал во многих странах: ездил дорогами туманного Альбиона, колесил по автобанам Германии, выполнял рейсы во Францию и другие государства. Повидал много крупных городов и небольших населенных пунктов. Но, как бы ни хороши они были, его сердце навсегда отдано родной деревушке Бельчо Жлобинского района, которая стоит на красивейшем месте, прямо на берегу реки Березины.

Бельчо упоминается в письменных источниках 1766 года, так что деревне более 250 лет. Свое начало она взяла с обыкновенного хутора и никогда не была большой.

Расцвет Бельчо приходится на 1959 год. Согласно переписи тогда здесь проживало 112 человек. Александр только собирался пойти в первый класс и отлично помнит, что жизнь в деревне была ключом: здесь были молочно-товарная ферма и машинный двор, а с утра крестьяне спешили на работу. Бельчо являлось производственным подразделением колхоза им. В.И. Ленина, который считался лучшим в районе. А еще в деревне было два сада – старый и молодой: сельчане выполняли задание по сдаче яблок государству. Сады были великолепные, ухоженные, в них выращивались изумительные по вкусу яблоки сортов «малиновка», «антоновка», «штрифель», «пепинка», «мичуринские» – из-за продолговатой формы их называли «дюбятые». Всех сортов не упомнишь. Деревенским мальчишкам казалось, что вкус колхозных яблок намного лучше, чем своих. И невзирая на наказания родителей не лазить в колхозный сад (там ходил сторож с дробовиком), они пробирались в это яблочное царство и получали драйв по полной.

Но самым увлекательным занятием для пацанов была рыбалка. Бывало, что со старшими ребятами уплывал на выдолбленной из дерева лодке в прикормленные места. Тогда улов был богатый, и можно было с гордостью нести маме рыбу на уху.

Мой отец тоже родом из этой деревушки. И водителя-международника Александра Детюка я знаю с самого детства. Родители привозили меня к бабушке и де-

душке, и я очень любила это тихое, прекрасное место. У нас, девчонок, были свои занятия. С мальчишками мы не играли, а стирали нехитрые вещицы в реке, затем расстилали их прямо на траве, и они сушились под летним солнцем. А сами с разбегу с горочки прыгали в воду и долго плавали. Эта любовь к реке, воде и родной природе сохранилась в нас навсегда. Накупавшись до дрожи, сушили косы на ветру, мечтали и рассказывали занимательные истории о здешних местах, дошедшие до нас из глубины веков.

Например, о том, что в XVIII столетии деревней владел помещик Станислав Круковский. У него была дочь, которую терзали нервные болезни, и он возил ее на лечение в Италию. Оттуда привез барбарис, посадил его. Кустарник прижился и со временем стал давать плоды. Здесь была огромная плантация барбариса. Со временем он почти пропал. Во времена моего детства остались немногочисленные его кусты. И был он диким, мелким, больше кислым, чем сладким, но для нас это была экзотика.

А еще есть легенда, что в реке рядом с усадьбой помещика утонула французская карета, в которой было много ценных вещей. Старожилы рассказывали, что в старину в этом месте находили серебряную кухонную утварь, какие-то артефакты. Говорят, во время прогулок вдоль реки до сих пор находят различные предметы, но чаще всего это изразцы керамики...

С течением времени деревня приходила в запустение. Не хватало рабочих рук: молодежь уезжала, старики уходили в мир иной. Некоторые, устроившись в городе, забирали родителей с собой, а дома приспособивали под дачи. В конце 1960-х здесь было всего 17 дворов. Ферму

закрыли, сады выкорчевали, но деревенской красоте конец не наступил. С сокращением населения Бельчо стали возрождать дачники из Гомеля, Бобруйска, Жлобина и других городов, даже из Минска. Уж очень хороши здешние места.

Сейчас Бельчо деревней назвать трудно – это настоящий дачный поселок. Причем образцового типа. Красота здешних мест как бы генерирует людей на то, чтобы ее поддерживать и приумножать. Вдоль дач здесь – живые изгороди цветов и сады кругом. А как они цветут весной! Как веет сладким дурманом, который кружит голову.

В этом году необыкновенно буйно цвела дикая слива. Этот кустарник низкорослый и огибает колхозный сад, который почему-то называли молодым. Сад выкорчевали, а сливу оставили. Люди приходили полюбоваться ею.

Говорят, красоту не убить, не стереть, не замарать. Она, как птица

Водителю-международнику Александру Детюку иногда снится родная деревня, и тогда он просыпается счастливым. Есть в этом счастье нотка сладкой тоски по далекому, как Куликовская битва, детству; по друзьям, которых разбросало по свету; по родным, милым сердцу местам, которые называются малой родиной.



Феникс, возрождается из пепла и живет вечно. Не дали умереть и деревне Бельчо, где в настоящее время живет всего один человек – бывшая учительница Зинаида Грибовская.

Красивым местом заинтересовались работники Жлобинского лесхоза, построив здесь современный туристический комплекс под колоритным названием «Фольварк Бельчо». Установили домики в разных стилях. Например, в стиле фахверк, напоминающем средневековую Германию, домик в скандинавском стиле будто бы из суровой Норвегии. Можно отдохнуть и в строении, напоминающем средневековую Францию: интерьер и отделка этого здания в стиле прованс. Как результат, Бельчо – настоящая жемчужина туризма. Желающих отдохнуть здесь немало. Мы с сыном и его семьей тоже поедем отдыхать на родину предков, в «Фольварк Бельчо».

Предвкушая этот отдых, закрываю глаза и вижу: с горы к реке вальяжно движется стая гусей. Вожак, вытянув шею, шипит и наступает на меня. А я, маленькая, боюсь его и не могу тронуться с места. Гусак щиплет меня, и я начинаю кричать от страха. Сколько таких картинок из детства всплывает в памяти!

Вот мой дед-фронтовик Павел Шинкевич, дошедший до Берлина, собирается со своим другом участником войны бакенщиком Молойчиком в райвоенкомат, где их будут поздравлять с Днем Победы. Конечно, дедушки – при параде: ордена и медали на груди, праздничное настроение. Перед уходом дед проверяет, выпила ли я кружку парного молока, и переводит лукавый взгляд из-под мохнатых бровей на ложку, лежащую на столе.

Ах, как сладки эти воспоминания детства, как бередают они душу! И хоть я и не родилась в Бельчо, именно эту деревушку считаю своей малой и милой родиной. Когда беседовала со специалистом ГЛХУ «Жлобинский

лесхоз», узнала, что в окрестностях деревни планируют открыть экологическую тропу и собирают для этого материал. Предложила свои услуги. Мне есть о чем рассказать, что вспомнить и показать. Очень уж хочется пройтись самой и провести других по родным местам детства, подышать веющим от реки воздухом и просто на ментальном уровне очистить душу красотой.

Водитель-международник Александр, отработавший на Светлогорской грузовой автомобильной станции ОАО «ГомельАТЭП» до ее закрытия, а потом в других организациях, – сейчас на заслуженном отдыхе. Как-то встретившись в городе, спросила, тянет ли его в деревню.

– Еще как, – ответил он. – Собираюсь туда на рыбалку. Малая родина – это любовь на генном уровне, и от этого нам никуда не деться.

И он совершенно прав.





К работе – творчески, с душой

Динамично развивается и достойно представляет дорожную отрасль в своем регионе ДЭУ-44 РУП «Гомельавтодор». Создано управление 30 марта 2000 года. Расположенное в поселке Медков, что в пригороде Светлогорска, оно привлекает внимание добротным административно-бытовым корпусом, хорошей производственной базой, благоустроенной территорией. Здесь цветет фруктовый сад, утопает в зелени беседка, установленная возле небольшого декоративного бассейна, приветливо машет крыльями ветряная мельница...

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Коллектив, возглавляемый Игорем Стельмаковым, обслуживает 322 км автомобильных дорог республиканского значения, которые проходят по территории Светлогорского, Жлобинского, Октябрьского, Речицкого и Калинковичского районов. Главной задачей ДЭУ является обеспечение безопасности движения на обслуживаемых автодорогах. Для ее реализации ведется постоянный мониторинг состояния и качества содержания дорог, мостов и путепроводов. Этим занимаются четыре линейные дорожные дистанции, расположенные в Светлогорском, Октябрьском и Речицком районах.

На балансе ДЭУ-44 – достаточное количество техники для проведения работ на протяжении всего года. Наиболее напряженная пора наступает после зимы. Труженики дорог обязаны в максимально сжатые сроки привести транспортные артерии в порядок. Это большая работа, но в управлении с ней успешно справились. Произведена окраска барьерного и перильного ограждений на мостах и путепроводов (а их – 32), стоек дорожных знаков, а также урн и скамеек на автобусных остановках. В ДЭУ-44 в некоторых работах традиционно участвуют ИТР.

Особое внимание уделено ямочному ремонту. Мастерством и трудовым рвением отличились водитель автомобиля с установкой

для ямочного ремонта «Тайфун» Андрей Соловьев, машинисты-операторы данной установки Петр Ермаков и Сергей Серегин. Благодаря совместным усилиям коллективу удалось соблюсти регламенты подготовки дорог.

В управлении созданы надлежащие производственные и бытовые условия, на должном уровне – безопасность и охрана труда работников.

– В вопросах охраны труда у нас все делается в интересах человека, – отметила в беседе инженер по ОТ Елена Назаренко. – Все проходят обучение на проверку знаний по охране труда, обеспечены средствами индивидуальной защиты согласно нормам, установленным в соответствии с законодательством. Большое внимание уделяется здоровью работников, которые периодически проходят медосмотры. Случаев производственного травматизма у нас не было. Все грамотно и добросовестно выполняют требования по охране труда, заинтересованно относятся к поддержанию чистоты и порядка на территории управления, дистанций, в производственных помещениях и бытовках.

Коллектив ДЭУ-44 живет интересной, насыщенной жизнью, принимает активное участие в отраслевых соревнованиях и туристических слетах. Спортивного задора, здорового юмора, прекрасных задумок и трудолюбия ему не занимать, поэтому и дела здесь спорятся.



Ямочный ремонт на автодороге Р82, км 72.

Не более 6 тонн

В соответствии с постановлением Минтранса № 5 от 26 февраля 2018 года с 21 мая по 31 августа при дневной температуре воздуха выше 25°C на республиканских дорогах с асфальтобетонным покрытием устанавливается максимальная нагрузка на одиночную ось не более 6 тонн.

Ограничения действуют с 11 до 20 часов включительно. Не распространяются они на платные автомобильные дороги и участки платных автодорог по перечню согласно приложению 2 к постановлению.

Кроме того, ограничения не распространяются на:

транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие перевозки пассажиров, живых животных, цветов, грузов гуманитарной помощи, битумов дорожных, бетонных и асфальтобетонных смесей, опасных грузов, зерна, комбикормов, семян рапса, семенного фонда, молока и молочных продуктов, а также грузов, перевозимых в транспортных средствах с изотермическим кузовом, для сохранности которых требуется соблюдение специального температурного и санитарно-гигиенического режимов;

транспортные средства, осуществляющие перевозки отходов животного происхождения для их утилизации и (или) переработки;

транспортные средства, самоходные машины, выполняющие работы по содержанию, ремонту и развитию (возведению, реконструкции) автомобильных дорог общего пользования;

транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие перевозки, связанные с предотвращением или ликвидацией чрезвычайных ситуаций и последствий дорожно-транспортных происшествий.

На автодорогах установлены соответствующие временные дорожные знаки, а для транспортных средств, попадающих под ограничения, определены площадки и места отстоя. За передвижением «тяжеловесов» будет организован постоянный контроль.

Временные ограничения обусловлены тем, что при высоких положительных температурах деформационные и прочностные свойства покрытия, содержащих органические вяжущие, существенно ухудшаются. Асфальтобетонное покрытие под воздействием повышенных осевых нагрузок транспорта деформируется, что приводит к образованию вмятин, сдвигов, наплывов, волн бугров и впадин, появлению колеиности. Поэтому в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог принимается решение об ограничении движения автотранспорта на летний период. Следует отметить, что подобная практика принята во многих странах со схожими климатическими условиями.

Алексей ПЕКУН

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 13 мая, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 6 километров тонкослойных покрытий и 10 километров шероховатых слоев износа по методу поверхностной обработки и технологии «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на семи участках дорог и 20 искусственных сооружениях ограничено движение путем снижения скорости и перенаправления на соседние полосы либо организован объезд.

К настоящему времени на республиканской сети нанесено 7620 километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано более 166 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января произошло 265 учетных ДТП, в которых погибло 87 человек и 284 получили ранения. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 233 ДТП, в которых погибло 62 и было ранено 282 человека.

Дорожные службы обращаются к участникам движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, особенно в местах производства работ.

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

Соединяют берега и судьбы

Фанипольский гигант. Так в дорожной отрасли называют завод железобетонных мостовых конструкций ОАО «Дорстройиндустрия».

Производство этого уникального предприятия использовалась практически во всех мостах и путепроводах Беларуси. Более 50 лет коллектив поставляет свои изделия для дорожного, промышленно-гражданского и индивидуального строительства. Перечень объектов, оснащенных конструкциями завода, обширен: это – мосты через реки Днепр, Сож, Неман, Лучеса, Мухавец и другие; реконструкция МКАД и МКАД-2, Августовского канала, набережной в районе Национальной библиотеки, Летнего амфитеатра «Славянского базара в Витебске», Национального аэропорта Минск...

Грандиозность выполняемых заводом заказов можно проиллюстрировать на одном примере. В период подготовки к проведению в Минске чемпионата мира по хоккею было построено несколько транспортных развязок, реконструированы основные магистрали. Так, на строительстве транспортной развязки на пересечении проспектов Жукова и Дзержинского длиной 458,3 метра при устройстве эстакады использовано 272 железобетонные балки от 18 до 33 метров.



– 2017 год был для предприятия знаменательным. Коллектив на 30% нарастил объемы выпускаемой продукции, – рассказывает директор завода ЖБМК Анатолий БОНДАРОВИЧ. – Как всегда, широк перечень объектов, для которых мы поставляли свои изделия. Это – западный обход Бреста, мостовой переход через Сож, реконструкция автомобильных дорог Р23 Минск – Микашевичи, Р58 Минск – Калачи – Мядель, первого транспортного кольца в столице, трассы М6

Минск – Гродно, трамвайных путей в Минске и многие другие.

– **Анатолий Иванович, знаю, что даже при большой загруженности в Беларуси вы активно работали на российском рынке.**

– Да, мы поставили в Российскую Федерацию продукцию более чем на 500 тысяч долларов. И хотя это несколько меньше, чем в предыдущем году, но все-таки весомая прибавка в нашу копилку. Многие объекты, куда мы отгружали свои конструкции, расположены в городах, которые вскоре примут участников и гостей чемпионата мира по футболу, в частности, в Санкт-Петербурге, Калининграде и других.

За последние годы завод расширил географию поставок сборного железобетона, и в 2017 году его продукция поставлялась на такие объекты строительства, как «Модернизация БАМа. Перегон Киренга – Окунайский», «Обход Краснодара ПК 5312+21,40», «Строительство нового подъездного пути от ст. Айгубен до ст. Олений Ручей», «Строительство второго пути на участке Ровное – Порошинское», «Планово-предупредительный ремонт железобетонного моста через реку Лучесянку на км 2+500 автомобильной дороги Москва – Малоярославец – Рославль до границы с Республикой Беларусь (на Бобруйск, Слуцк) – Спас-Деменск – Ельня – Починок и другие.

– **В начале нынешнего года предприятие посетил вице-премьер Анатолий Калинин. Как он оценил работу завода, какие задачи поставил?**

– В целом Анатолий Николаевич положительно отозвался о нашей работе. Особое внимание он обратил на производство и поставку изделий на строительство западного обхода Бреста. Мы поставляем туда балки длиной 33 и 24 метра. Свои договорные обязательства завод выполняет. Также заместитель премьер-министра посоветовал нам ознакомиться с опытом родственных предприятий в Европе.

Особое внимание обратил на повышение качества выпускаемой продукции, дальнейшее развитие производства, освоение новых изделий и более тесное сотрудничество с проектировщиками. Коллективу завода предстоит немало потрудиться, чтобы обеспечить поставку изделий для строительства и реконструкции автомобильных дорог М3, М6, М10 и других объектов, которые будут возводиться в преддверии II Европейских игр.

– **Программа на этот год просматривается и будет, как всегда, напряженной?**

– Да, работа есть, объектов много. Планируем увеличить объемы выпускаемой про-



Трехуровневая развязка на пересечении проспектов Дзержинского и Жукова в Минске.

дукции процентов на двадцать по сравнению с прошлым годом.

– **Анатолий Иванович, не могу не затронуть тему моста под Житковичами. Ваши балки там не выдержали?**

– Хочу внести ясность: трещина образовалась не по железобетонному блоку, а по стыку этих блоков из-за коррозии высокопрочной проволоки. Монтаж пролетного

могли бы надежно защитить высокопрочную проволоку от коррозии. А вообще, причину произошедшего должны определять специалисты.

К слову, в республике – пять мостов подобного типа.

– **Получается, вины завода в том, что мост под Житковичами пришел в негодность, нет?**

– Пока за более чем 50 лет случаев, чтобы наша продукция подвела, не зафиксировано. Надеюсь, так будет и далее.

– **Каков проектный срок службы железобетонных мостов?**

– Для пролетных строений с пролетами до 33 метров включительно – 75 лет, для опор – 100.

– **Вопросы качества выпускаемой продукции, уверен, стоят на первом месте.**

– Так было, есть и будет всегда. Отдел управления качеством

имеет в своем составе аттестованную лабораторию, которая занимается осуществлением входного контроля сырья и материалов и различными испытаниями продукции на всех стадиях ее производства.



Мост через Западную Двину.

строения данного моста осуществлялся из железобетонных блоков коробчатого сечения, которые объединялись между собой при помощи высокопрочной арматурной проволоки, а стык между ними заделывался раствором. Кроме того, проволока укладывалась в специальные каналы в блоках, а после ее преднапряжения происходило инъецирование данных каналов раствором для защиты от коррозии. На то время это была достаточно новая и прогрессивная технология устройства пролетных строений из железобетона с длиной пролетов более 33 метров. И требовала к себе особого отношения как при монтаже, так и в процессе последующей эксплуатации.

На мой взгляд, технология устройства таких мостов опередила время. В начале 80-х годов прошлого столетия, видимо, не было материалов и технологий, которые



В цеху завода.

Бетономесительный узел оснащен автоматизированной системой управления процессами приготовления бетонной смеси, минимизирующей влияние человеческого фактора и повышающей качество ее приготовления.

Также имеется автоматизированная система управления тепловлажностной обработкой, которая следит за всеми процессами ускорения набора прочности бетона. Управляет ею один оператор.

Вместе с применением высококачественных материалов – цемента, песка, щебня, химических добавок, арматурной стали – завод достигает достаточно стабильных показателей качества продукции. Кроме того, мы всегда прислушиваемся к замечаниям наших клиентов и стараемся удовлетворять их потребности.

Николай ЛЕЩЕНКО

Та самая «птичка» выпуска 1982 года и ее опора.



Летная погода

Большинство из нас получают представление об авиации, находясь внутри салона самолета и обозревая мир сквозь обтекаемой формы иллюминатор. Да, борт управляем, но не только доблестным экипажем. Сложную, но малозаметную для пассажиров службу по обеспечению безопасности полетов несут сильные, мужественные и надежные люди – диспетчеры управления воздушным движением. Сидя у своих пультов и мониторов внизу, на земле...

Оксана ГУЧЕК, «ТВ»



Вот такие у диспетчера заботы,
Не дивись, что спать он ночью не идет.
Есть такая малость грустная работа:
Солнцу утром разрешать с востока взлет.

ТРИ В ОДНОМ

В нашей стране провайдером услуг по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения является государственное предприятие «Белаэронавигация». За воздушным пространством страны следит

СПРАВКА

На предприятии задействовано более 300 квалифицированных специалистов по управлению воздушным движением, которые обслуживают свыше 290 тыс. внутренних и международных полетов в год.

Через воздушное пространство страны совершают рейсы самолеты более 1000 авиакомпаний из 100 государств мира. Каждые сутки над Республикой Беларусь выполняют полеты от 600 до 1000 судов. Управление воздушным движением осуществляется на площади более 200 кв. км и включает 56 маршрутов зональной навигации. Протяженность сети маршрутов – около 22 тыс. км.

одно из подразделений предприятия – Минский районный диспетчерский центр, а также службы воздушного движения во всех аэропортах республики.

– Мы обслуживаем в среднем от 800 до 1000 самолетов в сутки. И являемся центром с очень высокой интенсивностью полетов. Чтобы увеличить пропускную способность Республики Беларусь, мы разделили небо на девять секторов. Эти 800–1000 самолетов в сутки почти на 90% – транзит, поскольку Беларусь занимает выгодное географическое положение: это ворота с запада на восток и с севера на юг. Правда, последнее время в направлениях север – юг и юг – север некоторые ограничения нам ввели соседи... – такой разговор мы начали еще по дороге в Национальный аэропорт Минск с заместителем начальни-

ка Минского районного диспетчерского центра (Центр УВД) Александром ШОСТАКОМ.

– Работа по обслуживанию воздушного движения, а она очень сложная и ответственная, ведется ежедневно и круглосуточно, – рассказывает Александр Михайлович. – Диспетчер у нас – это три в одном. Во-первых, он должен быть профессионалом, от него зависят безопасность полетов и жизни людей. Во-вторых, обладать исключительно хорошим здоровьем. Авиадиспетчеры проходят медицинский контроль при заступлении на дежурство, а также полугодовые и годовые медкомиссии и так далее. В-третьих, знать английский язык на уровне выпускника иняза, а это четвертый уровень по шкале ИКАО.

Если приходится списывать такого квалифицированного специалиста с диспетчеров, но здоровье позволяет ему и дальше трудиться, стараемся подыскать для него работу, не связанную с управлением воздушным движением. Пенсионный возраст диспетчеров наступает раньше общепринятого – в 50 лет.

...В аэропорту все очень строго. Сперва было получено разрешение на его посещение. Потом поданные сведения тщательно сверяли с паспортными реквизитами, а меня пропустили через металлоискатель. Детектор соблюдал спокойствие. И мне выдали пропуск на определенное время.

На лифте поднимались высоко. Никогда и не думала, что наши воздушные ворота подпирают небеса. Аэропорт всегда казался приземистым. Там, наверху, празднично не поразгуливаешь: все входы-выходы – на кодовых замках. Сначала – к начальству в кабинет, и наконец я у цели. Меня передали в

надежные руки старшего авиадиспетчера – руководителя смены.

КАРТИНА НЕБА

И вот мы в зале. Рабочий шум. Все мужчины сидят к нам спиной и внимательно смотрят в мониторы. Этот зал – центр единой системы, состоящей из гражданского и военного секторов. Ближе всех к входу, поодаль от остальных, – представители военного сектора. Мы не собираемся мешать им работать и проходим вглубь зала.

В гражданском секторе находится оперативный орган управления воздушным движением – Минский районный диспетчерский центр (МРДЦ). Управление воздушными судами непосредственно на аэродроме – Минский аэродромно-диспетчерский центр – располагается отдельно.

МРДЦ занимается транзитом, то есть самолетами, пролетающими над воздушным пространством республики, а также теми, которые летят в Минск, Брест и другие города Беларуси.

Суда, идущие на снижение, когда подходят близко к аэродрому, передаются на связь конкретному диспетчеру. После этого ими уже занимается аэродромно-диспетчерский центр со своей разветвленной системой диспетчерских пунктов, выполняющих различные функции. Допустим, пункт

руления. Вначале экипаж запрашивает запуск двигателя. Затем, когда рулит, также контактирует с диспетчерским пунктом. Как только воздушное судно подъезжает к взлетной полосе, диспетчер пункта руления передает его своему коллеге с диспетчерского стартового пункта. Далее, когда самолет взлетает, его передают на «круг», потом – подход. Все это взаимосвязанные этапы.

В целях систематизации управления воздушным движением белорусское небо поделено на три большие части: запад – часть страны, лежащая строго в западном направлении от «минского» меридиана; юг и север – южная и северная части оставшейся зоны соответственно.

Количество одновременно работающих диспетчеров управления воздушным движением во многом зависит от интенсивности полетов. Ночью она ниже, поэтому в темное время суток обычно работает три сектора. При приближении часа пик нагрузка нарастает. Если работают семь секторов, то это неполная мощность.

Здесь возникает вопрос: откуда взялось семь, если раньше речь шла о трех? Оказывается, чтобы не допустить перегрузку на диспетчера, каждый сектор делится еще на три части. Но уже не по наземным координатам, а по высоте. Получается, что двумя-тремя высотами управляет один авиадиспетчер, следующими двумя-тремя – другой. Таким образом, в одном секторе может находиться до 12–15 самолетов одновременно под управлением одного диспетчера – в зависимости от самого сектора управления и других факторов. И это при часовой загрузке порядка 45 воздушных судов.

Если прогнозируется рост интенсивности воздушного движения, то диспетчерскую службу об этом заблаговременно оповещают телеграммой. Информация анализируется, делаются должные выводы, и по прогнозируемой нагрузке дополнительно открываются сектора. В каждом таком может быть практически равнозначная интенсивность. При дроблении больших секторов не по ширине зоны, а по высотам (или эшелонам), слоями, как пирог, воздушное пространство Беларуси

контролируется уже не тремя диспетчерами, а девятью. Благодаря такому приему в пределах горизонтальных границ через тот же участок неба может пройти в три раза больше самолетов.

В Центре УВД установлены программы слежения за воздушным движением. С их помощью можно наблюдать за общей картинкой неба. Сейчас пять-шесть самолетов – на каждом участке, умножаем на семь обслуживающих диспетчеров – и получаем около 35 самолетов в небе одновремен-



ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ



но. Все они летят на крейсерских высотах. Если пунктом назначения для авиалайнера является, допустим, Минск, то Центр УВД сопровождает его до границ описанной вокруг столицы округлой зоны. Эта граница не имеет четкого радиуса, она выписана по точкам.

В воздушном пространстве, которое ограничено рамками такого «цилиндрика», находятся самолеты, которые влетают к нам и вылетают от нас. В компетенцию оператора входит обязанность приема-передачи управления на этих рубежах от аэродромных диспетчеров или аэродромным диспетчерам. В выделенном «цилиндре» производятся взлет или посадка, снижение или набор высоты. Центр УВД принимает самолет в управление при достижении им высоты 6000 метров.

МОИ УРОКИ

На самом деле это вовсе не уроки, а так, возможность поверхностно прикоснуться к знаниям, которые здешний персонал получает на протяжении нескольких лет, а потом ежегодно до конца своей профессиональной деятельности совершенствует.

Урок первый

Каждый самолет имеет свою особую метку. Это его формуляр сопровождения, который содержит самую необходимую информацию. На экране – сведения о рейсе: номер – Аэрофлот-2451, высота полета – в данном случае эшелон стандартный 330-й, что соответствует 33 тыс. футов над землей, или около 10 050 м. Системы измерений могут применяться для разных целей разные. При помощи программы километры в час легко переводятся в узлы и обратно. Скорость 860 км/ч одним кликом преобразуется в 411 узлов.

Если принято давать скорость ветра в метрах в секунду, то информация так и представляется. Как такового стандарта, какой именно системой измерения пользоваться, нет. Здесь действует несколько иная логика. 411 узлов – путевая скорость относительно Земли, а относительно воздуха приборы на этой высоте показывают 259 узлов. Это отношение путевой скорости к скорости полета. Линии на экране – воздушные трассы, маршруты зональной навигации.

Метод зональной навигации может применяться специально подготовленным воздушным судном, когда надо лететь от одной заданной точки к другой по самому кратчайшему расстоянию, используя только бортовые средства самолета. При

этом используется различное наземное оборудование, устанавливаются маячки, относительно которых определяется расстояние, имеются спутниковые системы слежения.

Для того чтобы, к примеру, самолет прилетел из Москвы в Минск, на него следует подать флайтплан, указать номер воздушной трассы, точки, которые он будет пролетать, высоты, на которых будет находиться. В таком виде информация приходит к диспетчерам службы планирования, а потом – в Центр УВД.

Урок второй

На мониторе – самолет с регистрационным номером «Милан». Впрочем, это не значит, что он летит туда или оттуда. Это его позывной, он индивидуален и не повторяется больше нигде и никогда. У каждой авиакомпании, будь то «Аэрофлот», «Белавиа» или «Люфтганза», каждый самолет имеет свой регистрационный номер. Правда, «Милан» не принадлежит ни одной авиакомпании, это частное воздушное судно.

Другой пример – самолет Аэрофлот-2326. Находим его в табличке, где представлена сводная информация в систематизированном виде и выведена в наиболее удобном варианте на экран.

Белые подсвеченные поля в таблице означают рейсы, которые сейчас находятся непосредственно под управлением в воздушном пространстве Республики Беларусь. Синим цветом подсвечиваются поля авиарейсов, которые подлетают к государственному рубежу и их планируется в ближайшее время пустить в воздушное



пространство страны. Зеленым помечены поля запланированных рейсов, но на данный момент находящихся еще очень далеко.

Перед вылетом экипаж представляет в службу планирования флайтплан, где указывает аэродромы вылета и посадки, маршрут следования, высоты, которые будет занимать самолет, и оборудование, которым он оснащен. Перечисленное является первичной информацией.

Потом, когда борт подходит к определенной границе, в Центр УВД поступает предварительная информация: летит такой-то самолет, у него на борту – определенное

оборудование, которое здесь называется ответчиком. Когда сигнал с него попадает в зону действия локатора, тот посылает запрос, и от самолета приходит ответ в виде сквока (squawka), состоящего из четырех цифр (6236). Первоначальную информацию активизируют.

Раньше диспетчеру приходилось принимать информацию и вводить ее в машину. Сейчас эта функция совершается в автоматическом режиме. Производится обмен между автоматизированными системами: нашей и питерской, нашей и московской, другими системами. Принимающая сквока, локатор понимает, что летит

на высоте 35 тыс. футов, второй – 41 тыс. футов. По вертикали между самолетами для соблюдения безопасности полета достаточно 1000 футов, здесь вертикаль больше. Но если они будут лететь на одном эшелоне и ближе 10 км, то необходимо срочно предпринимать какие-то действия: либо изменить курс, либо менять скорость, либо предлагать другую высоту.

Другая пара самолетов – оба из Китая – летит на эшелоне 370, но достаточно далеко друг от друга. Это безопасно.



именно заявленный самолет компании «Аэрофлот». Сопоставляются плановая информация и локационная. После этого авиадиспетчер Центра УВД ведет опознанный самолет.

Автоматизируется взаимодействие между всеми службами. Благодаря этому на мониторах отражаются векторы экстраполяции с функцией «ясновидения». Если настроить на пять минут, увидим, где каждое судно будет через это время. Можно посмотреть обстановку через 10 или 20 минут, а также замерить любое расстояние между самолетом и другим воздушным судном или какой-то произвольной точкой.

Точку, обозначающую воздушное судно, на карте сопровождает сокращенный формуляр. Его можно увеличить, получить расширенный и посмотреть, по какому маршруту будет идти самолет, номер рейса, тип воздушного судна, его весовую категорию, откуда и куда летит, эшелоны: фактический, заданный, разрешенный и передачи, курс, скорость.

У каждой машины – свои характеристики, среди которых наиболее экономически выгодный эшелон, экономическая скорость полета. Желательно их поддерживать в определенном диапазоне, в коридоре с максимальным и минимальным ограничениями. Ниже минимальной границы машина начнет падать, а выше максимальной – просто не выдержит техника. В этих пределах авиадиспетчеры контролируют воздушные суда.

Урок третий

На экране – два самолета. Между ними примерно 55 км. Первый летит

Первая и основная задача – безопасность. Вторая – это регулярность, экономичность при максимальном использовании всех возможностей, в том числе нашего воздушного пространства.

Однако использовать можно не все: на мониторах диспетчеров красным цветом заштрихованы военные зоны ограничения. Туда гражданским судам категорически запрещено. При составлении маршрутов тщательно отслеживается, чтобы они обходили такие места. Зоны видны не всегда. Они подсвечиваются лишь тогда, когда в них летают военные самолеты, идут учения. Кроме того, военные используют другое оборудование, и гражданская локационная аппаратура их не всегда обнаруживает. Военные самолеты летают, как правило, не так высоко, как гражданские.

Желтые зоны – пилотажные специальные. Они закрыты. В пределах зоны самолет может летать как угодно, а вне ее – только по указанному и согласованному маршруту. К примеру, эта желтая зона – учебная. Здесь может проходить тренировочный полет на дозаправку или испытательный.

Красные зоны тоже тренировочные, но, как правило, в них самолеты движутся по установленным внутри обозначенных границ маршрутам. Для службы Центра УВД главное – это не пересекать границы красных и желтых зон как в плане, так и по высоте. Например, гражданский рейсовый самолет может лететь на высоте 11 тысяч метров, а в выделенной зоне – 6 тысяч метров.

Красные зоны необязательно военные. Это может быть аэродром ДОСААФ, где на высотах до 3 тысяч метров летает малая авиация.

Службы «красных» и «желтых» зон делают заявку в службу планирования «Белавиа», сообщая о том, когда они будут работать и на каких высотах. Все делается в режиме взаимодействия военных и гражданских секторов. Если заявка какого-нибудь пользователя затрагивает интересы военных, необходимо с ними согласовывать.

Окончание в следующем номере

Интервью под стук колес

Первый рейс – в Вильнюс

С наступлением теплых дней на железной дороге возрастает пассажиропоток. Люди едут в отпуск, в гости, к родственникам, на малую родину, просто путешествуют. И по-прежнему ничто не может составить конкуренцию комфортному вагону, где проводник всегда предложит чай и постельное белье.

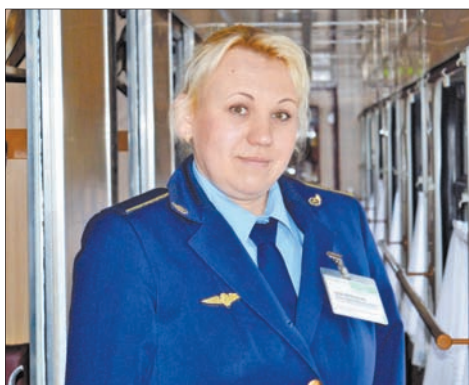
Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Рассказывая о работе железнодорожного транспорта, мы часто оцениваем ситуацию с точки зрения пассажира или руководства предприятия. Но между ними всегда есть еще одно очень значимое звено – проводник. Сегодня мы предлагаем взгляд на работу проводника пассажирского вагона Витебского вагонного участка Светланы КАКОЙЧЕНКОВОЙ.

В конце прошлого года на торжественном вечере, посвященном 155-летию Белорусской железной дороги, который проводился в Национальном академическом Большом театре оперы и балета, заместитель премьер-министра Республики Беларусь Анатолий Калинин вручил Светлане Почетную грамоту Совета Министров Республики Беларусь. Это награда за 20-летнюю безупречную работу на железнодорожном транспорте.

– Светлана, почему вы выбрали эту профессию?

– Если серьезно, то с детства о профессии проводника я не мечтала. Мне было 18 лет. К тому моменту я закончила колледж, осваивала профессию швей-закройщицы. Возможно, работала бы где-то в ателье или на фабрике. Но в дело вмешался случай. Моя близкая подруга занималась на курсах проводников пассажирских вагонов. Она-то и рассказала, как это интересно, что есть возможность посещать разные города и страны, в общем, работать и путешествовать одновременно. И я решила последовать ее примеру. Окончила пятимесячные курсы по подготовке проводников пассажирских вагонов при Витебской дирекции по обслуживанию пассажиров (так раньше называлось наше предприятие). Затем было пять ученических поездок, когда меня закрепляли за поезд-



ной бригадой. Еще три рейса – в качестве практиканта-помощника проводника. И уже тогда приступила к самостоятельной работе. Кстати, такая же система подготовки проводников применяется и сегодня.

– Запомнили свой первый рейс?

– Такое трудно забыть. Наш поезд шел в Вильнюс, я сильно волновалась. Уже тогда поняла: в пути не приходится отдыхать. Проводник – это не обслуживающий персонал, который проверяет билеты, предлагает купить чай и взять постель. В вагоне надо следить за исправностью оборудования, чистотой в салоне и туалетах, зимой – очищать от снега и льда подвагонное оборудование. Кроме того, очень важно уметь находить общий язык с людьми, не допускать конфликтных ситуаций. Словом, работа проводника – это не путешествия в привычном понимании слова.

– Разочаровались?

– Нет. Иначе не осталась бы. С тех пор я работала на разных направлениях. Например, много ездила в Украину, была в Челябинске, Караганде, Саратове. Но посмотреть эти большие города у проводников почти не получается – нет времени. В лучшем случае удастся увидеть вокзал. По прибытии поезда

на конечную станцию нужно подготовить вагон к предстоящей поездке обратно.

– Проводник может выбирать направления и рейсы?

– Нет. Мы закреплены за составами поездов и определенными бригадами. Начальники поездов составляют график на месяц и знакомят с предстоящей работой. Пожелания не учитываются. Моя бригада в последние годы ездит только по Беларуси. Обычно два дня провожу в дороге, потом у меня столько же выходных.

– Как изменились пассажиры?

– Раньше люди были более общительными. Рассказывали и про свои радости, и про свои беды. Теперь такое происходит редко. В основном все сидят, уткнувшись в телефоны и планшеты.

– Пассажиры обычно в поезд берут с собой еду. А как питаются проводники?

– Мы тоже берем. Конечно, можно сходить в столовую на станции в пункте оборота поезда, но мы делаем это редко. Разогреть еду можно и в вагоне, где есть микроволновая печь, холодильник.

– Какие-то необычные случаи можете вспомнить?

– Был рейс на Мариуполь. В одном из купе ехала витебчанка с дочкой и маленькой собачкой. Они ехали на море отдыхать и всю дорогу наряжали животное в разные костюмы. Девочка с собачкой, которая стала всеобщей любимицей пассажиров, прогуливалась по вагону. Женщина постоянно волновалась, сможет ли она провезти собаку через таможню. Ее подбадривал весь вагон. Минувя белорусскую границу, прибываем на украинскую. Естественно, я сообщаю пограничникам, что в вагоне животное. Заходят ветврачи: весь вагон замер. Ветврач несколько раз посмотрел на собаку, пару раз пересмотрел ветеринарный паспорт. Потом встал и строгим

голосом, глядя в документ, спросил: «Почему фотография детская?». Там было фото щенка... Тем не менее в Мариуполь эта троица попала.

– Есть постоянные пассажиры, которые часто ездят?

– Конечно. Особенно студенты. Всегда приятно, когда пассажиры узнают тебя, напоминают о прошлых поездках. Некоторые доверяют личные переживания. И мне иногда приходится выступать в роли психолога. Бывают ситуации, когда люди завязывают разговор и делятся проблемами, чтобы выговориться.

– А романтические истории в дороге случались?

– Часто парни, провожающие девушек, не хотят с ними расставаться, даже когда просишь покинуть их вагон. Как-то при посадке в поезд Минск – Витебск, идущий через Полоцк, молодой человек долго не хотел отпускать девушку, ехавшую в Витебск. И что вы думаете? Приехали мы в Полоцк, а он уже на перроне стоит с цветами. Ее удивлению не было предела. Оказалось, он на машине обогнал поезд.

– Часто приходится медиков вызывать?

– Такое тоже, к сожалению, бывает. При необходимости мы сами можем оказать доврачебную помощь, нас этому обучают. Самые необходимые лекарства есть в аптечке. Мне, к счастью, применять медицинские знания в рейсах не приходилось. Все доезжают в целостности и сохранности. Но бывает, когда необходима профессиональная медицинская помощь. Например, в этом году в соседнем вагоне у мужчины случился приступ эпилепсии. В таких ситуациях проводник сообщает об этом начальнику поезда, тот связывается с машинистом. На ближайшей крупной станции поезд ждут медики.

Но бывают и приятные случаи. Как-то у меня в вагоне родился ребенок. Ехали на поезде Витебск – Брест, в Житковичах сел мужчина с беременной женой. У нее начались схватки, и мы вызвали скорую. Но женщина начала рожать прямо в вагоне. К счастью, в поезде был врач. На следующей станции, в Калинковичах, пополнившуюся семью встречали медики. Муж был безмерно благодарен парню-врачу. Говорил, что в его честь назовет сына.

Профессионалы

Рабочие руки – в цене

На базе Дубровенского участка филиала «Автобусный парк № 3 г. Орши» ОАО «Витебскоблавтотранс» налажено оказание услуг по шиномонтажу для автомобилей любых модификаций. Занимается этим бывший водитель-дальнобойщик, опытный монтировщик шин и пневмомуфт Юрий ПЕТРОВ, освоивший ремесло в частной фирме Витебска.



– Я с удовольствием работаю на Дубровенском участке автопарка, потому что здесь ценят добросовестный труд, уважают человека за его умелые руки. У нас всегда есть клиенты, и к своевременно выплачиваемой зарплате – обязательный социальный пакет. Это укрепляет чувство защищенности в наше непростое время. Заболеешь – в беде не бросят, придет время выхода на пенсию – получишь гарантированную пенсию. Когда в жизни повидаешь всякого, такие гарантии ценить вдвойне. Да и вообще, приятно быть в деле, востребованным и нужным людям, – признается Юрий Николаевич.

13-й

Совсем не суеверный молодой водитель Станислав ЗМИТРОВИЧ обслуживает 13-й маршрут в Орше. И как обслуживает!



Благодарные пассажиры восхищаются его культурой и обходительностью.

– Во-первых, он мастер своего дела. Очень аккуратно водит автобус, плавно останавливает его возле каждой остановки впритык к бордюру, всегда ждет пассажиров. Скоро год, как автобус на линии, а водитель терпеливо объясняет людям, по какому маршруту следует машина. Станислав рассудителен и коммуникабелен. Многие пассажиры, заходя в автобус, с ним здороваются, а при выходе благодарят за поездку.

В салоне – чистота и порядок, тепло, звучит тихая музыка. Кажется, так бы ехал и никуда не выходил, – пишут в своем обращении к руководству филиала «Автобусный парк № 3 г. Орши» ОАО «Витебскоблавтотранс» постоянные пассажиры 13-го маршрута.

Станислав Ромуальдович работает в автобусном парке водителем с 2006 года. Он любит свою профессию, коллектив и с уважением относится к пассажирам. И они платят водителю тем же.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ

ПО ЧАСАМ И МИНУТАМ

В соответствии с Регламентом Европейского парламента и Совета ЕС № 561/2006 от 15.03.2006 г. регулярный еженедельный период отдыха водителя транспортного средства международной перевозки грузов/пассажира длится не менее 45 часов, а сокращенный – меньше 45 часов, который можно сократить до не менее 24 часов, следующих один за другим. Ежедневный и сокращенный еженедельный отдых экипажей транспортных средств международной перевозки допускается в машине, если имеются предусмотренные конструкцией специально оборудованные места для сна каждого водителя, а автомобиль находится на стоянке.

Ежедневное время вождения не должно превышать 9 часов. При этом данный период может быть увеличен максимум до 10 часов не более двух раз в неделю. Еженедельное время вождения не должно превышать 56 часов, а максимальное время работы за неделю, определенное в Директиве 2002/15/ЕС, – 60 часов. Общее суммарное время вождения за любые две недели не должно быть больше 90 часов.

После периода вождения, равно-го 4,5 часа, водитель обязан сделать непрерываемый перерыв не менее 45 минут, если не наступит период отдыха. Перерыв может быть заменен двумя: первый из которых – не менее 15, второй – не менее 30 минут.

Нормы Регламента ЕС № 561/2006 распространяются как на владельца транспортного средства, в том числе самостоятельно управляющего им, так и на водителя независимо от формы его трудоустройства. Предписания по режиму труда и отдыха касаются всех, кто оказывает транспортные услуги, в том числе малотоннажными автомобилями с допустимой полной массой до 3,5 тонны.

БОЛЬНО ПО КАРМАНУ БЬЮТ

Запрет на регулярный еженедельный отдых водителя в кабине транспортного средства международной перевозки или в не предназначенных для этого местах, помимо Италии, действует также в Бельгии, Великобритании, Германии, Нидерландах и Франции. Согласно Регламенту ЕС № 561/2006 от 15.03.2006 г. государства – участни-



За сон в кабине оштрафуют

С мая в Италии введен запрет на регулярный еженедельный отдых водителей-международников в кабине автотранспортного средства или в не предназначенных для этого местах. В случае выявления в ходе дорожной проверки факта подобного нарушения предусмотрен штраф от 422 до 1701 евро. При этом водитель не сможет возобновить движение до тех пор, пока не будет соблюдено требование о принятии нормального еженедельного отдыха в надлежащих условиях.

Данное ограничение распространяется на всех водителей независимо от страны регистрации, в том числе и на белорусских дальнобойщиков.

ки Евросоюза должны определять эффективные, пропорциональные, отпугивающие и без дискриминации правила применения наказаний за нарушения установленных требований режима труда и отдыха водителей-международников. В каждой стране они разнятся.

В Бельгии штраф за регулярный еженедельный отдых в кабине транспортного средства составляет 1800 евро. Нарушением считается факт, когда водитель в момент контроля уполномоченными службами отдыхает в транспортном средстве и из записи тахографа следует, что предшествующий отдых был сокращенным регулярным, а проводимый в данный момент должен быть регулярным еженедельным. При этом проведение регулярного еженедельного отдыха в кабине транспортного средства должно быть зафиксировано контролирующим органом на месте совершения нарушения. Проверяющий не имеет права требовать доказательства, что водитель не проводил регулярный отдых в кабине транспортного средства в более ранний период. Должностные лица в Великобри-

тании вправе проверить соблюдение водителем режима труда и отдыха в течение 28 дней, причем неважно, в Великобритании или за ее пределами, и применить наказание за допущенные нарушения в течение указанного периода (до пяти нарушений). Таким образом, суммарно штраф может составить до 1500 фунтов стерлингов (по 300 фунтов стерлингов за каждое нарушение). Иностранцы водители обязаны уплатить его на месте, в противном случае дальнейшее движение будет заблокировано.

В Германии ответственность за правильность использования водителем международной автоперевозки отдыха возлагается как на него, так и на предприятие, в котором он трудоустроен. В случае выявления факта регулярного периода еженедельного отдыха в транспортном средстве на водителя налагается штраф 60 евро за каждый час неправильно использованного отдыха (2700 евро за весь период), на компанию – 180 евро за каждый час (8100 евро в сумме). Согласно немецким законам работодатель несет ответственность за проведение водителем 45-часового перерыва по

месту своего проживания, в месте нахождения фирмы или заранее определенном месте (должно быть документально определено), которое является постоянным и имеет доступ к санитарному обеспечению. За 45-часовой перерыв, проведенный в кабине грузового транспортного средства, в Нидерландах предусматривается штраф 1500 евро, который налагается на собственника компании.

Размер штрафов за проведение регулярных еженедельных отдыхов в транспортном средстве во Франции достигает 30 тысяч евро, что не исключает также наказания в виде лишения свободы сроком до одного года для руководящих лиц. Тем не менее фактическая сумма составляет около 2300 евро.

Если из представленных данных следует, что водитель осуществил еженедельный отдых во Франции, контролирующие службы требуют предъявления документов в подтверждение факта его проведения вне транспортного средства. К таковым относятся счета из гостиниц, а также заявление работодателя с указанием обстоятельств отдыха: с семьей, на базе контрагента, у кли-

ента. При обнаружении нарушения дальнейшая поездка допускается только после оплаты штрафа.

В ДРУГОЙ СТРАНЕ НЕ СКРЫТЬСЯ

Некоторые дальнобойщики считают, что сравнительно небольшие размеры европейских стран помогут им избежать наказания за нарушение периода вождения и отдыха. Однако это не так.

За нарушение установленного регламента, допустим, в Италии могут оштрафовать на территории Германии. То есть в пределах Евросоюза от штрафных санкций не скрыться, поскольку, с одной стороны, имеется общая информационная база, а с другой – государство – участник ЕС должно предоставлять право компетентным властям назначать наказание предприятию и/или водителю за нарушение Регламента ЕС № 561/2006, выявленное на его территории, за которое еще не наказывали, даже если это нарушение совершено на территории другого государства-участника или третьих стран.

По информации Международного союза автомобильного транспорта (MCAT/IRU), правительство Испании также разрабатывает изменения в транспортное законодательство, принятие которых ожидается с 1 июля. В стране планируется введение запрета на проведение нормального еженедельного (45 часов) отдыха в кабине транспортного средства.



Литва

В автобусах никто не заблудился

Столица Литвы оригинально отпраздновала самое крупное в своей истории обновление парка общественного транспорта. В первые выходные мая Вильнюсское городское самоуправление на Кафедральной площади из новых ярко-красных автобусов Solaris Urbino соорудило лабиринт открытий и досуга.

Как пишет It.utro.news, в этом лабиринте вряд ли бы заблудился и трехлетний ребенок, но не это являлось целью инициаторов мероприятия.

Напомним, обновление вильнюсского парка общественного транс-

порта началось полгода назад. С 10 марта часть курсирующих старых автобусов была постепенно заменена 50 новыми автобусами Scania. Они обслуживают четыре маршрута.

«Стартовавшее минувшей осенью рекордное обновление виль-

нюсского общественного транспорта набирает обороты – в общей сложности до конца текущего года в столице будет курсировать 250 новых автобусов и 41 троллейбус. Мы надеемся, жители и гости столицы заметят изменения и будут



чаще для своих поездок выбирать общественный транспорт, обновление парка которого является важной составляющей современного Вильнюса», – приводит ru.delfi.lt слова вице-мэра города Линаса Квядаравичюса.

Обновление в сотрудничестве с Susisiekimo paslaugos проводит консорциум частных перевозчиков Литвы и Латвии, победивший в конкурсе на поставку услуг общественного транспорта.

Узбекистан

Хорошо забытый старый новый рейс

Как сообщает ТАСС, 7 мая в 19.00 с Центрального автовокзала столицы Узбекистана отправился первый автобус по регулярному международному маршруту Ташкент – Бишкек.

По информации Узбекского агентства автомобильного транспорта, протяженность маршрута составляет 601 км, время в пути – 12 часов 40 минут, что учитывает остановки для прохождения таможенного и пограничного контроля на

контрольно-пропускных пунктах «Гиштак-прик» (Узбекистан), «Жибек Жолы» и «Супатай Батыр» (Казахстан), а также «Чалдовар» (Киргизия). Из столицы Киргизии автобусы будут отправляться с Восточного автовокзала.

Решение об открытии регулярного автобусного маршрута было принято в январе на заседании профильной совместной комиссии в Ташкенте. Сообщается, что перевозчиками определены компании Mironshox Grand Trans (Узбекистан) и «Транс Союз – Азия» (Киргизия), которые эксплуатируют автобусы китайского производства.

Пресс-служба напомнила, что Узбекистан прекратил регулярное автобусное со-

общение со всеми соседними странами в середине 90-х годов прошлого столетия. В январе 2018-го сообщение было вновь запущено с Казахстаном. Ожидается, что в ближайшее время его восстановят и с Таджикистаном.

Ссылаясь на Узбекское агентство автомобильного транспорта, Rambler сообщает: обсуждается также организация транзитного через территорию Казахстана регулярного автобусного сообщения с Россией.

Россия



15 мая состоялось открытие автомобильной части моста через Керченский пролив. Он соединяет материковую часть России с Крымом. Сооружение, протяженность которого составляет 19 км, предназначено для автомобильного и железнодорожного транспорта.

Накануне на специально подготовленном участке Федеральной трассы А-290 Новороссийск – Керчь (автодорожный подход к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края) состоялся тестовый проезд беспилотных автомобилей.

Как сообщает mintrans.ru, старт ему дали и. о. министра транспорта Российской Федерации Максим Соколов, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, начальник Главного управления по обеспечению дорожного движения Министерства внутренних дел России Михаил Черников.

Это первое в стране столь масштабное испытание. На одном участке дороги, каждая – по собственной программе, двигались пять единиц техники российского производства. Проезд осуществлялся без водителей. Для контроля процесса разработчики находились в кабинах на пассажирских сиденьях.

После начала движения автомобили продемонстрировали разгон до максимальной скорости – 40 км/ч, перестроение из правого

в левый ряд, проезд по транспортной развязке, распознавание дорожных знаков, объезд препятствий и торможение. Протяженность маршрута каждой машины составила более 10 километров.

Все транспортные средства показали высокое качество маневрирования и бесперебойное функционирование системы высокоточного спутникового позиционирования, а также системы «машинного зрения», обеспечивающего детекцию и распознавание объектов, разметки, дорожных знаков и анализ обстановки. Благодаря передаваемой навигационной информации точность позиционирования движения составляет 3–5 см.

Проведенное испытание стало завершением первого этапа проекта «Караван», направленного на своевременное создание

федеральной автодорожной инфраструктуры для передвижения беспилотного и электрического транспорта.

Максим Соколов подчеркнул, что проект «Караван» – пример эффективной работы по цифровизации российской экономики.

«Данное испытание – значимая отправная точка для дальнейшей масштабной работы по развитию беспилотного движения, а именно автоматических систем управления и инфраструктуры, учитывающей все необходимые для таких поездок нормативы уже на стадии проектирования дорожных объектов. Это станет современным инновационным и динамично развивающимся сектором экономики, который позволит существенным образом повысить производительность труда в транспортном комплексе», – заявил Максим Юрьевич.

Подчеркнем, тестовый заезд беспилотного транспорта – это совокупный результат работы дорожников, автопроизводителей, телекоммуникационных компаний, разработчиков инженерной инфраструктуры и систем связи, а также ученых научно-исследовательских институтов и ведущих российских технических вузов.

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт отметил, что проект «Караван» дает уникальную возможность его участникам синхронизировать свои действия: все предприятия, организации и научные центры собраны на единой площадке и имеют исключительные возможности по обмену опытом и демонстрации достигнутых результатов, что способно придать развитию беспилотного движения дополнительный синергетический поступательный импульс.



Роман Владимирович подчеркнул: данный тестовый проезд – не просто завершение начального этапа проекта, а важный шаг для того, чтобы участники научились результативно работать в кооперации, смогли определить наиболее эффективные направления взаимодействия. Старовойт особо отметил добровольный характер участия всех организаций за счет собственных средств, что, по его мнению, свидетельствует о высокой мотивационной ценности ожидаемых результатов.

Mintrans.ru пишет, что пилотный проезд в том числе послужит основанием для принятия законодательства, которое будет разрешать движение автомобилей по дорогам общего пользования в беспилотном режиме.

Справочно

Цель проекта «Караван» – создание отечественной кооперативной интеллектуальной транспортной системы, позволяющей реализовать потенциал от использования подключенного и беспилотного транспорта.

В проекте участвуют специалисты Государственного научного центра Российской Федерации Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ», Российского института радионавигации и времени, Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ» (Московский инженерно-физический институт), ООО «СОРБ ГРУПП» и ООО «Курсус». Главным агрегатором и интегратором проекта выступает Федеральное дорожное агентство (Росавтодор).

В тестовом проезде приняли участие два грузовика КамАЗ, технологическая платформа для отработки функционала автономного движения совместной разработки «КамАЗ – НАМИ», легковые автомобили НПО «СтарЛайн» и университета «МАДИ», АО «РИРВ», АО КБ «Панорама» на шасси «Шкода-Суперб» и «Форд-Фокус-2».

Советы врача

Май – неприятный период для тех, кто страдает аллергией на цветочную пыльцу, споры растений и тополиный пух.



Аллергия: закройте окна!

Попавшая в органы дыхания и глаза, аллергия вызывает раздражение слизистых оболочек и провоцирует воспаление. Представьте: пятая часть населения развитых стран подвержена этой патологии.

Реакция организма на переносимые выше раздражители проявляется в основном в виде аллергического ринита и конъюнктивита, симптомами которых обычно бывают бесцветные обильные выделения из носа, зуд и чихание, покраснение глаз, слезоточивость, раздражение слизистых горла, кашель. Аллергия создает благоприятную среду для присоединения инфекций, а вызванное ею воспаление может провоцировать развитие астмы или обострение ее хронического течения.

Как лечиться? Антигистаминными препаратами, которые назначит врач. В качестве профилактики весенней аллергии в качестве основной

меры специалисты советуют избегать контактов с раздражающими агентами. А для этого необходимо придерживаться следующих правил:

- гулять на свежем воздухе в безветренную или влажную погоду утром или вечером, когда концентрация аллергенов в воздухе минимальна;
- защищать глаза очками;
- не совершать в это время года велосипедных прогулок и не открывать окна в автомобиле – количество вдыхаемых аллергенов при этом значительно увеличивается;
- следить за гигиеной тела и чистотой жилища – домашняя пыль, шерсть животных могут стать дополнительным источником раздражения слизистых оболочек органов дыхания так же, как и табачный дым;
- установить на окнах защитные сетки.

Людмила НОВИК,
валеолог УЗ «23-я городская
поликлиника»

Акции

«Не оставляйте детей одних!»

Под таким названием с 11 мая по 1 июня в Беларуси проходит профилактическая акция. Ее цель – привлечение внимания к проблеме детской шалости с огнем и гибели детей на пожарах, а также снижение количества чрезвычайных ситуаций с участием несовершеннолетних и обеспечение их общей безопасности на улице, отдыхе, водоеме и дома.

Мероприятие проходит в четыре этапа. Первый (11–15 мая) был приурочен к Международному дню семьи и проводился на объектах с массовым пребыванием людей, где состоялся семейный спортивный праздник «Мама, папа, мы – в безопасности сильные!»

С 16 по 25 мая длится второй этап. Он проходит в учреждениях здравоохранения, детских садах и начальных классах общеобразовательных учреждений, в комнатах ожидания для родителей – в спортивных школах, центрах внешкольного образования, детских развлекательных центрах.

Третий этап будет проводиться в многодетных семьях и детских домах семейного типа с 28 по 31 мая.

Финал акции состоится 1 июня на открытых площадках. Он приурочен к Международному дню защиты детей. Посетителей ждут концерты и конкурсы, ростовые куклы, красочные фотозоны с героями мультфильма «Волшебная книга МЧС».

В акции, помимо работников МЧС, примут участие также юные спасатели, представители учреждений здравоохранения и других заинтересованных организаций.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС

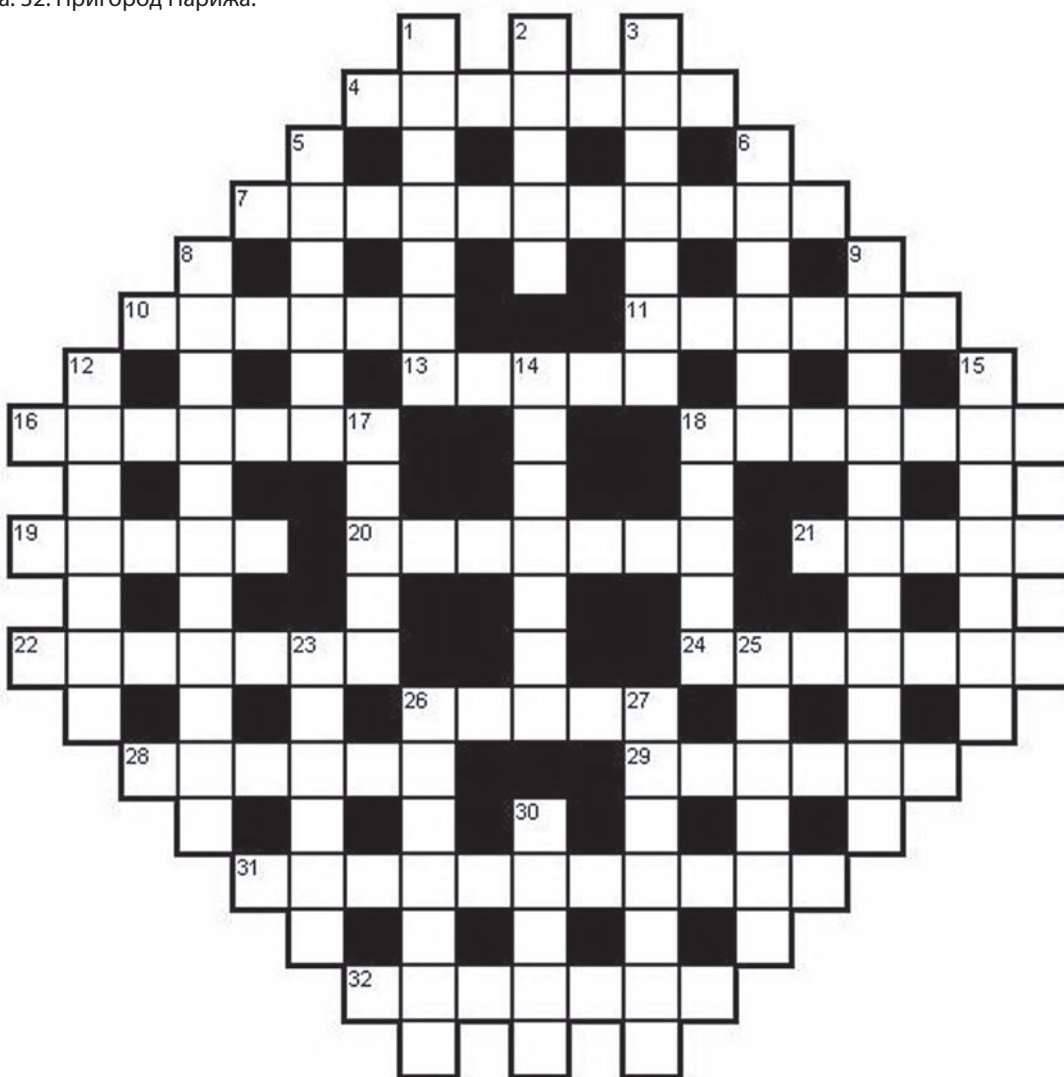


Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Печатающее устройство, подключаемое, например, к компьютеру. 7. Зависимость свойств среды от направления. 10. Смола хвойных деревьев. 11. Типографская линейка, дающая оттиск в виде нескольких тонких параллельных или волнистых линий. 13. Ювелирное изделие. 16. Ледник на склоне Эльбруса. 18. Человек, неразумно тратящий деньги, имущество. 19. Классический фильм Хичкока. 20. Мясная порода кур. 21. Деталь швейной машинки. 22. Воздушные средства передвижения, воздушный флот. 24. Остроумное выражение. 26. Художник, воспевавший бурлаков на Волге. 28. Река в Западной Сибири. 29. Змея семейства аспидов. 31. В Древнем Риме: список лиц, объявленных вне закона. 32. Пригород Парижа.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Роман итальянского писателя Антонио Фогаццаро. 2. Высшая аристократия. 3. Страстный любитель пения и музыки. 5. Француз, открывший Музей сардины в Сете. 6. Кухонный прибор. 8. Распадение молекул на составные части. 9. Лозунг или изображение на ткани. 12. Мифологическое существо. 14. Греческий философ, учитель Демокрита. 15. Едкое химическое соединение. 17. Шахматная фигура. 18. Рабочий скот. 23. Крупный сибирский олень. 25. В древней натурфилософии: один из основных элементов природы (огонь, вода, воздух, земля). 26. Не стукнет, не брякнет, а в окно войдет (загадка). 27. Столица юга Италии и родина пиццы. 30. Великолепие.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Принтер. 7. Аннотация. 10. Живина. 11. Асюр. 13. Кулон. 16. Терскол. 18. Транжир. 19. «Птицы». 20. Доркин. 21. Шля. 22. Авиация. 24. Острога. 26. Ренин. 28. Бирюза. 29. Ехидна. 31. Проскрипция. 32. Версаль.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. «Призраки». 2. Знать. 3. Мемлан. 5. Анжис. 6. Миксер. 8. Диссоциация. 9. Транспарант. 12. Кентавр. 14. Левкипп. 15. Кислота. 17. Лаптя. 18. Тарно. 23. Нябрь. 25. Стихия. 26. Фасвер. 27. Неаполь. 30. Краса.

Спрашиваете – отвечаем

Не забудьте удостоверение

Как подтвердить фактический срок служебной командировки, если я добрался туда на личном транспорте?

Владимир Петрович, г. Жлобин

На вопрос читателя «ТВ» отвечает правовой инспектор труда Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Наталья ШПАКОВСКАЯ:

– Служебная командировка – это поездка работника в другую местность по распоряжению нанимателя для выполнения определенного задания. Направление в командировку согласно ст. 93 Трудового кодекса оформляется приказом нанимателя. Он также определяет необходимость выдачи командировочного удостоверения.

Если вы уехали в командировку с удостоверением, то вопросов возникнуть не должно, так как в нем проставлены даты выезда и приезда. Помимо этого, принимающая сторона подтверждает печатью и подписью факт вашего прибытия и убытия. Если же вы выехали без командировочного удостоверения и на личном транспорте, то подтвердить факт нахождения в командировке можно, созвонившись с организацией, где вы находились по служебным делам.

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

Верный друг

Семья начальника филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Сергея Байкова души не чает в своем четвероногом питомце Бари.

А ведь судьба пса могла сложиться печально.

– В один из холодных ноябрьских дней 2015 года на остановке общественного транспорта я заметил под скамейкой щенка. На следующий день, проезжая мимо этой же остановки, вновь обратил внимание на пса, который лежал на том же месте. На третий день щенок снова попался мне на глаза. Было очевидно, что у него нет хозяев, и я решил взять его домой, – рассказывает Сергей Байков.

Бари – верный защитник, выполняет основные команды.

Несмотря на стереотипы о том, что охраняющий дом пес должен быть строгим, Бари очень дружелюбен. Он запоминает друзей Байковых, чтобы в следующий раз встретить их не звонким лаем сторожевого пса, а мило «поздороваться».

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

1. Выберите интересную фотографию, где изображен ваш питомец, а лучше – вместе с вами или в окружении семьи, близких людей, сослуживцев либо 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. Представьте 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.

Малая Белорусская

Дети рисуют подвиг

Итоги творческого конкурса рисунков на тему «Великая Отечественная война глазами детей», который был организован среди юных железнодорожников и детей работников предприятий Минского отделения БЖД, подвели в начале мая. В нем приняли участие 27 ребят, представивших 36 рисунков. В каждом – свое отношение к войне, героям, подвигу людей.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Инициативой проведения конкурса выступил начальник Минского отделения дороги Павел Дашкевич. В состав жюри вошел член Белорусского союза художников Роман Заслонов, внук Героя Советского Союза Константина Заслонова. Кстати, известно, что Константин Сергеевич в детстве очень хорошо рисовал. В семье даже сохранились некоторые его работы. Способность к рисованию передалась его дочери, внуку и правнуку. Символично и то, что Роман Леонидович был и в числе тех, кто поздравлял и награждал призеров 9 мая на станции Заслоново Детской железной дороги, которая носит имя его деда.

Третье место в конкурсе занял юный воспитанник Малой Белорусской Даниил Беленков за рисунок «Вперед к Победе». Второй с работой «Мать» стала



Диплом и подарок участнице конкурса вручают начальник ДЖД Валерий САВИЧ, художник РОМАН ЗАСЛОНОВ, начальник Минского отделения Белорусской железной дороги Павел ДАШКЕВИЧ.

13-летняя Екатерина Орлова. Ее отец работает водителем автомобиля в Минской



транспортной базе. Лучшей признана акварель «Минирование железной дороги» 13-летней школьницы Дарьи Савчук из Орши. Ее отец – приемщик поездов на станции Орша. В этом городе, кстати, очень почитают Константина Заслонова. Ведь в довоенное время он возглавлял локомотивное депо, которое также носит его имя. На станции Орша герой захоронен, здесь же ему возведен памятник.

В семье Савчуков к объявленному Минским отделением БЖД конкурсу отнеслись серьезно. Папа Сергей Владимирович, коренной оршанец, предложил тему рельсовой войны. Остальное было за дочерью, которая очень старалась.

Рисунок простым карандашом «Войны прокляты матерями» Сергея Борисенко, кстати, тоже оршанца, произвел впечатление на Романа Заслонова.

Он отметил работу специальным призом: книгой «Повесть об отце», написанной его матерью – дочерью героя.

Роман Заслонов в детстве частенько бывал на малой магистрали, ведь жил буквально в 15 минутах от нее. Вспомнить, как это было, ненадолго окунуться в прошлое ему помогли юные железнодорожники и участники конкурса, с которыми он совершил экскурсию в «Столичном экспрессе» по детской дороге, посетил ее учебный центр, ознакомился с экспозицией зала истории Минского отделения дороги, увидел, как бережно относятся юные железнодорожники к памяти его деда.

В одном из своих интервью Роман Заслонов рассказывал, что в детстве и юности старался свои поступки соизмерять с тем, что делал дед. В трудные моменты представлял себя на его месте. Это в какой-то степени ему помогало. Дорогой гость пожелал юным воспитанникам ДЖД больших успехов, а Малой Белорусской – процветания.

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

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

Телефоны:

главный редактор (017) 294-16-05
первый заместитель главного редактора 285-37-98
заместители главного редактора 294-20-54

главный бухгалтер 294-02-80
обозреватели 294-20-54
285-37-89
294-52-45
отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
Витебск (0212) 48-44-69
(0212) 55-63-66
Гомель (0232) 57-99-15
(0232) 75-16-36
Гродно (0152) 78-90-94, 68-05-98
Могилев (0222) 70-27-23
(0222) 24-77-14
Светлогорск (02342) 5-04-41

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; 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»

Индекс 64121

Подписано в печать 16.05.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 915 экз. Заказ 1712.
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

