

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

24 мая 2018 г., четверг, № 21 (6028)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам



Два важных дня Международные автоперевозчики собрались в столице для серьезного разговора.

Сегодня в Минске на площадках Национальной библиотеки Беларуси открываются мероприятия, приуроченные к общему собранию членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП».

Александр ЛУЦЕВИЧ, «ТВ»

В течение двух дней руководители автотранспортных предприятий Беларуси, осуществляющие деятельность на

рынке международных транспортных услуг, представители органов государственного управления, эксперты международных организаций, республиканских профильных ведомств, союзов и объединений

будут обсуждать наиболее актуальные проблемы и перспективы дальнейшего развития транспортного сектора.

К бизнес-диалогу в рамках конференции «Эффективность и каче-

ство международных перевозок грузов. Вызовы времени» приглашены представители министерств экономики, транспорта и коммуникаций, Государственного таможенного комитета, топ-менеджеры Международного союза автомобильного транспорта (MCAT/IRU), профессиональных объединений Литвы и России.

Учитывая значительные изменения в нормативно-правовой базе, регулирующей деятельность субъектов хозяйствования в сфере транспорта, произошедшие в 2017–2018 годах, а также ожидаемые к принятию в ближайшее время, на конференции компетентно разъяснят преимущества новаций законодательства. Будут также затронуты аспекты внедрения электронных технологий на транспорте, совершенствования и цифровизации процедур таможенного транзита,

упрощения пересечения границ и предпринимаемые шаги в данных направлениях на площадке Европейской экономической комиссии ООН и на национальном уровне, рассмотрены предложения сотрудничества с участниками международного логистического рынка.

Два дня на площадке перед зданием Национальной библиотеки будет проходить специализированная выставка, где профессионалы-транспортники ознакомятся с современной автомобильной и прицепной техникой, инновационными технологиями, услугами партнеров.

Завершатся мероприятия 25 мая общим собранием членов Ассоциации «БАМАП», на котором они рассмотрят вопросы повышения эффективности своей деятельности, практические стороны взаимодействия государства и бизнеса.

Вносите предложения

На общественное обсуждение вынесен проект Указа Президента Республики Беларусь «О некоторых вопросах осуществления междугородных автомобильных перевозок пассажиров».

Он разработан Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с целью развития междугородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Все желающие могут высказать свои предложения до 24 мая включительно, направив информацию на электронный адрес: project@niit.by.

У вас есть еще целый день, чтобы высказаться по актуальному вопросу!

Прямая линия

26 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



УНП 191199782

ОПТИМАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ VOLVO

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

Volvo Trucks. Driving Progress



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
- Разделщики трещин
- Бензорезы
- Профессиональный электроинструмент

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

В правительстве

Дороги – дело государственное

Во вторник на заседании Президиума Совета Министров рассматривался вопрос реализации в прошлом году государственных программ, сообщается на сайте Совмина. Премьер-министр Беларуси Андрей Кобяков заострил внимание на выполнении в том числе госпрограмм в сфере дорожного и коммунального хозяйств.

– По состоянию развития этих госпрограмм население зачастую судит о деятельности правительства в целом, – заявил он.

Премьер-министр напомнил, что главой государства поставлена задача отремонтировать и реконструировать к 2021 году не менее 7 тысяч километров местных дорог. И подчеркнул, что 2017-й стал вторым годом, когда правительство работало по новой системе формирования и финансирования государственных программ.

Столичный автопарк

В ожидании пополнения

60 электробусов, 17 из которых до конца года, поставит для нужд Минска ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш». Это 28 электробусов особо большой вместимости модели E433, но уже в новом дизайне. Модель E321 будет представлена 32 машинами.

Первые 20 электробусов Минск закупил в прошлом году. Они курсируют на троллейбусных маршрутах № 59 и 43. А в феврале нынешнего года электробусы модели «Витовт» (Vitovt Max Electro) появились на автобусном маршруте № 1, сообщает БЕЛТА.

Обе модели, которые появятся в течение двух лет в Минске, универсальны и подходят для перевозки всех категорий пассажиров. Они низкопольны, оборудованы системой kneeling и механической аппаратурой, что позво-

ляет беспрепятственно попадать в салон пассажирам с ограниченными возможностями.

Машины экологичны, без выброса вредных веществ, с низким уровнем шума и использованием чистых источников энергии, поэтому считаются зеленым транспортом XXI века. При их зарядке не требуется подключение к линиям электропередачи. Достаточный объем электричества они могут получать на остановке общественного транспорта от зарядного столба.

Акция

И рейды, и беседы

Впереди самые длительные каникулы у школьников – летние. Накануне Белорусская железная дорога организует акцию по профилактике производственного травматизма.

С 28 мая по 7 июня работники БЖД проведут встречи со школьниками в учебных заведениях, а также в оздоровительных лагерях, находящихся в непосредственной близости от железной дороги.

В рамках акции пройдут рейды, во время которых особое внимание будет уделено находящимся вблизи железнодорожных объектов без присмотра взрослых детям и подросткам.

С начала года на белорусской магистрали, сообщает пресс-центр БЖД, произошло 39 случаев производственного травматизма, что на один меньше, чем за аналогичный период прошлого года. По-прежнему основной причиной несчастных случаев остается игнорирование гражда-

нами мер безопасности: нахождение людей в состоянии алкогольного опьянения и использование наушников в зоне повышенной опасности, нарушение водителями Правил дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов. С начала года за пересечение путей в неустановленном месте к административной ответственности привлечен 81 человек.

Для обеспечения безопасности граждан в I квартале года БЖД обновлено пять пассажирских платформ и 14 пешеходных переходов, выполнен капитальный ремонт одного железнодорожного переезда, на 12 уложен асфальт, а также улучшено освещение на 19 пассажирских платформах и 68 железнодорожных переездах.

Взаимодействие

На стыке колеи

Совещание по организации железнодорожных перевозок грузов между Украиной, Республикой Беларусь, Литовской Республикой, Российской Федерацией, Германией и Республикой Польша, а также транзитом через эти страны в направлении Восток – Запад – Восток, прошло в Гродно, сообщает пресс-центр БЖД. Его организатором выступила Белорусская железная дорога.

Во время совещания был рассмотрен ряд актуальных вопросов. В частности, анализ объемов перевозок грузов в направлении Восток – Запад – Восток, определение суточных пропускных способностей, размеров движения и перегрузочных возможностей пограничных переходов железных дорог Польши с железными дорогами России, Беларуси, Литвы и Украины. Также обсудили меры по улучшению качества грузовых перевозок.

В 2017 году объем перевозок грузов в направлении Восток – Запад – Восток через белорусско-польские пограничные переходы увеличился на 32,6% и составил 12 427,4 тыс. тонн.

В направлении Восток – Запад он стал больше на 31,1%, или 10 977,7 тыс. тонн грузов, в обратном – вырос на 44%, что составило 1449,7 тыс. тонн.

За первые три месяца текущего года объем перевозок грузов в направлении Восток – Запад – Восток увеличился на 37% и достиг 3171,5 тыс. тонн, Восток – Запад – на 38%, или 2846,7 тыс. тонн, Запад – Восток – на 27%, что составило 324,8 тыс. тонн.

Грузовые терминалы белорусской магистрали, расположенные на стыке колеи 1435 и 1520 мм, обладают значительным резервом перерабатывающей способности, имеют развитую инфраструктуру и доста-

точное количество складских площадей для хранения как имеющихся объемов грузов, так и привлечения дополнительных. Белорусские железнодорожники во взаимодействии со всеми участниками перевозочного процесса принимают меры, направленные на повышение перерабатывающей способности грузовых терминалов для обработки и пропуска возрастающих грузопотоков в направлении Запад – Восток, Восток – Запад.

В 2017 году на БЖД началась реализация инвестиционного проекта по модернизации станции Брест-Северный. Это позволит повысить среднесуточную способность станции по переработке контейнеров, сократить время на их обработку и ускорить пропуск. Завершить работы планируется до следующего года.

Развивается и инфраструктура станций Брузги (пограничный переход Брузги – Кузница Белостокская) и Свислочь (пограничный переход Свислочь – Семянувка).

Для увеличения объемов перевозок грузов через белорусско-польские пограничные переходы БЖД прорабатываются вопросы, связанные с возобновлением железнодорожного сообщения через пограничный переход Высоко-Литовск – Черемха по колее 1435 мм. Ожидаемая пропускная способность пограничного перехода составляет 10 пар грузовых поездов в сутки.

Водный транспорт

На «Волне» по Днепру



Третьим по счету в Белорусском речном пароходстве портом, открывшим пассажирскую навигацию 2018 года, стал могилевский. Он предлагает жителям и гостям города экскурсионные прогулки по Днепру на плавверанде «Волна». За первую неделю перевезено 180 пассажиров.

Капитан теплохода БТ-0107, с помощью которого осуществляются пассажирские прогулки, – Денис Никитин. После окончания Гомельского лица речного флота в 2007 году он по распределению попал в речной порт Могилев мотористом буксирного теплохода. А уже через шесть лет стал капитаном теплохода, на котором сегодня работает. Надо сказать, стать капитаном молодой человек мечтал с детства.

Одна из задач Никитина – подготовка хороших судоводителей. В подчинении у Дениса Никитина – молодежный экипаж: первый помощник капитана и механика Александр Косач, а также мотористы Ми-

хаил Брацун и Максим Левченко. Сегодня молодой капитан думает о повышении своей профессиональной подготовки, планирует поступать в Белорусско-Российский университет.

Главной своей задачей он считает не просто безопасно перевезти пассажиров, а оставить в их памяти множество приятных впечатлений, показать Могилев с другой стороны. Ведь благодарные и довольные пассажиры будут возвращаться сюда вновь. А значит, пассажирские перевозки на «Волне» будут востребованы.

Дмитрий ВОЛКОВ

В отпуск! На самолете, автобусе или поезде?

Скоро начнется лето, а вместе с ним и пора отпусков, смелых путешествий и веселых прогулок. Время, когда тысячи белорусов отправятся в дальние края, чтобы воплотить в реальность свои планы на долгожданный отдых и мечты о теплом сезоне, щедром на цветы и ароматы, фрукты и овощи, свет и прохладу...

Все мы заранее планируем, куда поедим в отпуск. Вариантов, как и где его можно провести, много, и каждый выбирает для себя именно тот отдых, о котором мечтает. Но, чтобы отправиться в долгожданное путешествие, надо заранее приобрести билет...

О том, как будут осуществляться пассажирские перевозки в летний период из второго по величине города Беларуси Гомеля, у основных перевозчиков воздушного, автомобильного и железнодорожного транспорта узнала наш корреспондент Людмила КОПАТЬ.

Заместитель генерального директора ОАО «Гомельоблавтотранс» по перевозкам Николай КОНОПЛИЦКИЙ:

Наше предприятие – крупнейший автомобильный перевозчик в области, и мы стараемся в полной мере удовлетворять спрос в каждом



сегменте перевозок. На летний период 2018 года подготовлены предложения для туристов-международников, дачников и остающихся в Гомеле горожан.

Так, в июне предприятие возобновляет сезонные маршруты из Гомеля в Железный Порт, Одессу, Белгород-Днестровский. У гомельчан и жителей других регионов республики будет возможность напрямую добраться на курорты в Коблево, Черноморск, Затоку. Пойдет автобус и по новому маршруту: Гомель – Херсон.

Традиционно приток пассажиров ожидается и на пригородных маршрутах. Для обслуживания членов садоводческих товариществ возобновляется движение автобусов почти по 30 сезонным маршрутам.

Некоторые изменения в расписании пригородного транспорта вызваны ограничением нагрузки на мост в районе населенного пункта Бобовичи – теперь автобус в Зеленый Берег идет через Новобелицу. Также пришлось увеличить количество рейсов. Это не очень-то удобно жителям Советского района, и сейчас совместно с облисполкомом мы ищем возможность пустить автобус через микрорайон Любенский или Узу.

Наши приоритеты сегодня – комфортность поездок и высокое качество обслуживания пассажиров. Мы это принимаем во внимание при обновлении парка подвижного состава. В прошлом году ОАО «Гомельоблавтотранс» приобрело по 10 автобусов «Неман» и Mercedes Sprinter с системами охлаждения воздуха. В планах на этот год – закупка 10 автобусов международного класса MA3-251, двух «Неманов» и трех «Спринтеров».

В автопарке города поступают автобусы новой модели – MA3-215 особо большой вместимости, оснащенные системами кондиционирования салона. Так что для горожан перевозки становятся более комфортными.

Заместитель начальника Гомельского филиала ГП «Белаэронавигация» Николай МУРАШКО:

В ближайшее время начинается летняя программа авиаперевозок из аэропорта Гомель по курортным и туристическим направлениям. С третьей декады мая по август (включительно) будут выполняться чартерные рейсы в Анталию (Турция) – каждые 10 дней. Это чартерная программа, поэтому стоимость перелета сформируют продавцы туров, которые проявляют повышенный интерес к развитию направления.

С начала июня раз в неделю будут выполняться рейсы в Болгарию (Бургас), а каждые 10 дней – в Черногорию (Тиват).

До конца октября ожидайте рейс Гомель – Шарм-эль-Шейх (Египет) – каждые 10 дней.

Перевозчик – авиакомпания «Белавиа» – будет осуществлять перевозки воздушными судами «Боинг-737-500», «Боинг-737-800». Указанные рейсы выполняются по заявкам туристических компаний для пассажиров, которые приобрели соответствующие туры.

В летний период из Гомеля в Италию и Германию будем перевозить детей на оздоровительный отдых. Для них зарезервированы борта национальной авиакомпании.

С 1 июня открываются полеты на регулярных авиалиниях Калининград – Гомель – Калининград (выполняется авиакомпанией «Белавиа») и Москва – Гомель – Москва (российской авиакомпанией «Сибирь»).

Рейс в Калининград будет осуществляться самолетом CRJ-200 (50 мест) с июня по август (два рейса в неделю по первым и четвертым дням недели). Прилет в Гомель – в 11.35, вылет



в Калининград – в 12.05. Время полета – 1 час 20 минут. Продажа билетов осуществляется через Интернет, а также в кассах «Белавиа». В кассе аэропорта будет организована допродажа авиабилетов в день выполнения рейса – за 2 часа до вылета.

Рейс в Москву самолетом «Эмбраер-170» (78 мест, аэропорт Домодедово) будет выполняться с 1 июня по 27 октября. На первоначальном этапе – три рейса в неделю: по третьему, пятому и седьмому дням недели. Прилет в Гомель – в 11.20, вылет из Гомеля – в 12.05. Время полета – 1 час 30 минут. При хорошей загрузке рейса по итогам июня – октября «Сибирь» намеревается выполнять его и в дальнейшем. В Гомеле открыты представительство и билетная касса авиакомпании.

Для пассажиров и сопровождающих их лиц в аэропорту имеются кафе, банкомат, медпункт и платная автостоянка.

Начальник пассажирского отдела Гомельского отделения Белорусской железной дороги Вячеслав ШЕСТАК:

С началом отпускного сезона дополнительные пассажирские поезда назначает Белорусская железная дорога. Так, в международном сообщении из Минска через Гомель будут следовать составы на Новоалексеевку (граница континентальной Украины с Крымом), Адлер, Минеральные Воды, Анапу. Ежедневным становится поезд Минск – Одесса.

Мы позаботились не только о пассажирах, которые отправляются на курорты, но и о тех, кто останется дома. В пригородном сообщении до шести и более вагонов увеличены составы поездов, а по отдельным направлениям и частота их курсирования. Накануне дачного сезона проведенное ан-

кетирование пассажиров показало, что время прибытия поездов на пригородные станции устраивает большинство гомельчан.



Заместитель директора КУП «Горэлектротранспорт» Станислав ПОЛЕНКО:

Электротранспортники дополнительными рейсами на летний период похвастать не могут. Наоборот, летом интервалы движения на некоторых троллейбусных маршрутах увеличатся из-за сезонного снижения пассажиропотока. Но отмена самих маршрутов не планируется.

В перспективе же сеть может увеличиться благодаря троллейбусам с увеличенным автономным ходом до 15 километров. Сейчас в Гомеле тестируются две машины производства завода «Белкоммунмаш», объявлен тендер на закупку третьего. Когда троллейбусы поступят в наше распоряжение, будет приниматься решение об их использовании на конкретном маршруте – в микрорайонах Южный или Шведская Горка.

Готовимся к лету

Где отвода полоса – чистота и красота!

В этом году перед работниками Могилевской дистанции защитных лесонасаждений стоят большие задачи – ликвидировать 9 тысяч аварийных деревьев, выкосить более трех тысяч гектаров травянистой и древесно-кустарниковой растительности.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Весенняя пора – всегда одна из горячих для работников предприятия. В это время активно приводятся в порядок и благоустраиваются полосы отвода и иные территории, закрепленные за дистанцией. Конечно, такая работа идет на протяжении всего года, но весной, после зимы и перед началом сезона летних пассажирских перевозок благоустройству – особое внимание.

– Красивые пейзажи из окна проходящего поезда – это наша заслуга, – считает начальник Могилевской дистанции защитных лесонасаждений Александр Войтов. – Но самое главное – то, что от качества нашей работы зависит безопасность движения поездов. В центре внимания специалистов – лесополосы естественного и искусственного происхождения, находящиеся в полосе отвода железной дороги. А также станции, вокзалы и территории предприятий Могилевского отделения Белорусской железной дороги. За их озеленение тоже отвечает наше предприятие.

Сегодня на дистанции защитных лесонасаждений, которая в начале этого года отметила свое 20-летие, работает 165 человек. Большинство из них, а именно 123, трудятся непосредственно на полосах отвода: обеспечивают уход за насаждениями, вырубают и раскорчевывают нежелательную древесно-кустарниковую растительность.

В состав Могилевской дистанции защитных лесонасаждений входят Кричевский, Могилевский, Осиповичский и Бобруйский производственные участки. Хозяйство довольно большое: только в оршанском направлении обслуживается порядка 127 км полос отвода. Поэтому на некоторых станциях созданы дополнительные бригады, которые могут оперативно выехать при необходимости, если, например, на пути упало аварийное дерево – несколько лет назад такая бригада была образована на станции Погодино.

В связи со строительством Нежинского горно-обогатительного комбината компанией «Славкалий» станция Уречье будет узловой, а для дистанции добавится участок в 40 км для обслуживания полос отвода. На этой станции уже работает двойная бригада, зона ответственности которой простирается от Уречья до Дараганова и Солигорска.

Все задачи, которые стоят перед коллективом Могилевской дистанции защитных лесонасаждений, выполняются в полном объеме. И в этом – большая заслуга специалистов предприятия. За 10 лет руководства начальником Александр Войтов собрал вокруг себя настоящих профессионалов. Все мастера – специалисты либо в лесном хозяйстве, либо в механике и технике. Ведь именно эти аспекты играют первоочередную роль в выполнении поставленных задач.

С появлением современной техники и механизмов доля ручного труда сокращается. В дистанции имеется парк автотракторной техники, состоящий из 27 тракторов, пяти экскаваторов, трех бульдозеров, семи автомобилей для доставки рабочих к месту работ. Для расчистки технической полосы и просек линий электропередач от кустарника применяются два мульчера на базе трактора МТЗ.

– У нас много молодежи, а значит, старшему поколению есть кому передавать опыт, – отмечает Александр Анатолевич.

Как нужно относиться к делу, начальник дистанции показывает и на своем примере. Железная дорога с самого детства была неотъемлемой частью его жизни: родился и вырос Александр Войтов в Орше. Поэтому неудивительно, что после окончания школы он вместе с другом поехал поступать в транспортный вуз в Гомеле. После его окончания трудился в Кричевской дистанции пути, где прошел путь от бригадира до инженера. Потом был ревизором по безопасности движения, затем – старшим ревизором аппарата главного ревизора по безопасности движения Могилевского отделения. В этой должности он проработал

5 лет, потом перешел в Могилевскую дистанцию защитных лесонасаждений.

Имея большой опыт и зная работу изнутри, Александр Анатолевич ставит перед коллективом трудные, но реальные задачи. Главное – не бояться трудностей и постоянно учиться, считает он.

И такой подход к делу приносит результат: в 2017 году Могилевская дистанция защитных лесонасаждений совместным постановлением Белорусской железной дороги и Белорусского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей занесена на Доску почета Могилевского отделения БЖД.

Успешное выполнение и перевыполнение доведенных показателей предприятием стало возможным благодаря упорному труду сплоченного коллектива, которым грамотнo руководят настоящие профессионалы. За высокие производственные показатели и личный вклад в совершенствование и развитие железнодорожного транспорта начальник дистанции Александр Войтов награжден нагрудным знаком «Выдатнік Беларускай чыгункі», а вальщик леса Юрий Дамарад – Почетной грамотой Управления Белорусской железной дороги. Трактористу Руслану Деркачу была объявлена Благодарность начальника дороги, а мастер производственного участка Александр Буханов занесен на Доску почета Могилевского отделения.

Если говорить об итогах прошлого года, то коллективом дистанции была обеспечена полная безопасность движения поездов. С этой целью проведена вырубка 10,5 тысячи опасных, угрожающих безопасности движения деревьев при плане 8,6 тысячи. На площади более 3 тысяч гектаров очищена полоса отвода от кустарника и сорной растительности. Кроме того, раскорчевано 52 гектара технической полосы, очищено от захламленности и мусора более 659 гектаров насаждений, прилегающих к железной дороге, выполнено санитарных рубок и рубок ухода за посадками на площади 51 гектар.



Специалисты также оказывали помощь коллегам Оршанской дистанции защитных лесонасаждений.

За I квартал этого года плановое задание по объему работы выполнено на 107,1%. Производительность труда при этом составила 109,2% к плану, доходы от подсобно-вспомогательной деятельности – 16 тысяч рублей, или 200% к соответствующему периоду прошлого года. Показатель по энергосбережению выполнен на 186% к доведенному заданию.

Сейчас сотрудники дистанции активно работают над озеленением станций. В питомнике Оршанской дистанции защитных лесонасаждений закуплены необходимые саженцы и цветочная рассада. В скором времени многие станции Могилевского отделения преобразятся благодаря разноцветью.

Летом самые популярные работы у представителей дистанции – это скашивание травы и кустарников. Проводятся работы по формированию ветроослабляющих, снегозадерживающих, почвоукрепляющих насаждений.

Еще одно направление в деятельности дистанции – заготовка дров к отопительному периоду и их отправка предприятиям железнодорожного подчинения. В отделении порядка 60 станций отапливаются с использованием местных видов топлива – дров. Только в 2017 году в целях реализации программы по переходу на МВТ дистанцией для отопления станций Могилевского отделения было завезено 2,7 тысячи кубических метров дров. Это позволило выполнить задание по доле МВТ в объеме котельно-печного топлива. Дистанция вносит свой вклад и в подготовку мероприятий районного, областного и республиканского масштаба. Уже сегодня ведутся работы по благоустройству полос отвода в оршанском направлении. В начале июля агрогородок Александрия вновь соберет друзей на фестивале у берегов Днепра. Многие на праздник будут добираться поездом, любясь прекрасными видами, открывающимися из окна...

К 1000-летию Бреста

И обновить, и благоустроить

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

В рамках подготовки к 1000-летию города над Бугом брестские железнодорожники активно ведут работу по обновлению и благоустройству объектов магистрали. В областном центре уже выполнена значительная часть капитального ремонта шестиэтажного общежития для тружеников узла. Но это не единственный объект, которым занимается сейчас Брестская дистанция гражданских сооружений. Подробнее о текущих, запланированных и уже завершённых работах рассказал заместитель начальника по идеологической работе, кадрам и социальным вопросам Игорь СЕМЕНЮК.

– Сегодня мы ведем строительно-монтажные работы на втором этаже общежития. На четырех уже отремонтированы стены, уложен ламинат, установлены индивидуальные электросчетчики. Мы заменили электропроводку, оконные и дверные проемы, а также кровлю здания, – рассказывает Игорь Ефимович. – Примерно такие же работы были проведены в прошлом году в ходе капитального ремонта еще одного общежития Брестского отделения. Пятидесятилетнее двухэтажное здание уже давно нуждалось в апгрейде. Мы отремонтировали также прилегающие к нему постройки и устроили парковку.

В минувшем году работники Брестской дистанции гражданских сооружений обновили и некоторые остановочные пункты. Этот процесс продолжается: сейчас идет капитальный ремонт перронных платформ на остановках Большие Мотыкалы и Ясельда.

– В ближайшем будущем займемся станциями Высоко-Литовск, Парохонск и, конечно, остановочным пунктом Высокое-Город, ведь в Высоком будет проходить областной фестиваль-ярмарка работников сельского хозяйства «Дожинки-2018», – говорит Игорь Семенюк.

Помимо перечисленного, в прошлом году сотрудники предприятия выполнили капитальный ремонт технических зон на станции Пинск, на Бресте-Восточном обновили здание компрессорной, а на Бресте-Северном отремонтировали административный корпус.

– Сейчас на данном объекте завершаем капитальный ремонт здания поста электрической централизации. Также в этом году планируем закончить ремонт кодового поста дистанции сигнализации и связи на станции Брест-Восточный.

Стакан гранен, но жизнь-то многогранней!

Представить экономику страны без эффективной и бесперебойной работы стальной магистрали невозможно. Свой вклад в четкое функционирование этого единого организма вносит каждый работник дороги. Поэтому так важно, чтобы в основе оставались профессионализм, дисциплина, добросовестный труд, слаженность действий.

О комплексе мер, которые помогают не допустить появления работника в состоянии алкогольного опьянения на рабочем месте, корреспонденту «ТВ» Светлане СМОЛЕЙ рассказала заместитель начальника объединенной станции Гродно Елена ЦЕЛЮК.

– Елена Валентиновна, один классик сказал: *«Пьющий человек ни на что не годен. Для безукоризненного же выполнения своих производственных обязанностей, особенно на железнодорожном транспорте, нужна предельная сосредоточенность, что несовместимо с приемом даже самой незначительной дозы алкоголя».*

– А еще говорят: «Пьянство – души потопление, семейству разорение» или «Стакан гранен, но жизнь-то многогранней!». Да, человек – в семье или на работе – обязан осознавать ответственность за свои поступки, людей, за жизнь которых он в ответе, должен трудиться с полной отдачей, совершенствоваться, заботиться о своем здоровье. При этом, безусловно, он обязан понимать пагубность вредных привычек для себя и последствия «дружбы» с алкоголем для других. Для людей, которые трудятся на железной дороге, а тем более связаны с движением поездов, такая «дружба» недопустима. Поэтому при приеме на работу человека придается большое значение его профессиональной и нравственной характеристике.

Наших работников мы ориентируем на достижение профессиональных успехов и при этом не ослабляем противоалкогольную работу. На собраниях трудового коллектива, советах профилактики правонарушений постоянно напоминаем о пагубном воздействии алкоголя на здоровье, недопустимости помощи сокрытия фактов присутствия на работе в пьяном виде.

– Важной профилактической мерой является контроль на предмет нахождения человека в состоянии алкогольного опьянения...

– Работники Белорусской железной дороги, которые трудятся в зоне повышенной опасности и чья работа связана с обеспечением безопасности движения поездов (в частности, составители поездов, помощники составителей поездов, регулировщики скорости движения вагонов), проходят контроль состояния перед началом и по окончании смены.

На объединенной станции Гродно в соответствии с требованиями Директивы № 1 и соот-

ветствующего приказа начальника Белорусской железной дороги назначены уполномоченные, осуществляющие приборный контроль работающих. Ими являются начальники станций Гродно,

прохождения либо при несогласии с результатами наниматель или уполномоченное лицо имеет право организовать медицинское освидетельствование в учреждении здравоохранения.



Машинист тепловоза Виктор ОБУХОВСКИЙ заступает на смену на станцию Аульс на маневровый локомотив. На железной дороге он трудится пятнадцать лет. К обязательной процедуре медицинского осмотра перед сменой и после нее стал относиться с пониманием: «Безопасность для нас, железнодорожников, – прежде всего». «Работники железной дороги – люди очень ответственные», – отмечает фельдшер Гродненской городской поликлиники № 1 Марина АВТАЕВА, которая ведет прием в здравпункте оборотного локомотивного депо Гродно.

Аульс, Лососно, Брузги, Поречье, начальник вокзала станции Гродно. Такой контроль проводится до начала или во время смены в отношении любого работника, когда имеются достаточные основания полагать, что человек находится в состоянии алкогольного опьянения.

Если у работника налицо внешние признаки опьянения, уполномоченным либо комиссией ему будет предложено пройти приборный контроль. Проходят его и те, чья работа связана с повышенной опасностью, в том числе водители механических транспортных средств, колесных тракторов и самоходных машин.

Нахождение работника в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, отказ от прохождения приборного контроля являются основанием для отстранения человека от работы в соответствующий день или смену. Постоянно напоминаем и о мерах дисциплинарного взыскания. Знают наши работники и том, что опьянение является основанием для увольнения по пункту 7 статьи 42 Трудового кодекса Республики Беларусь. Обо всех нарушениях трудовой дисциплины и мерах, принятых к виновным, информация доводится до их сведения и размещается на информационных стендах.

К счастью, на объединенной станции Гродно при проведении приборного контроля с 2011 года фактов нахождения работников в состоянии алкогольного опьянения в последнее время не было выявлено.

– Проверяете ли вы, как происходит приборный контроль?

– В здравпункте оборотного локомотивного депо Гродно предсменную проверку водителей, трактористов осуществляет медицинский работник городской поликлиники № 1, а свое заключение о состоянии составителей поездов и помощников составителей поездов дают специалисты Гродненского областного клинического центра «Психиатрия-наркология». Проверки проходят с семи до восьми тридцати утра и с девятнадцати до двадцати тридцати вечера, захватывая все смены. Медработники обращают внимание на нарушение координации движений, говорливость, суетливость или, наоборот, рассеянность, запах алкоголя у проверя-



признаки, знает ли он, кому надо об этом сообщить?

– Все наши работники ознакомлены с правилами внутреннего трудового распорядка, где указаны последовательность проведения приборного контроля и порядок действий в случае обнаружения человека в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения. Там также названы должностные лица, которых требуется поставить в известность. В рабочее время нужно сообщить о таком факте своему непосредственному руководителю – начальнику станции. В ночную смену – работнику, которому оперативно подчиняешься: по станции Гродно – маневровому диспетчеру, а по Лососно, Брузгам, Аульсу, Поречью – дежурному по железнодорожной станции. Скрывать такой факт не просто недопустимо – преступно. Ведь это чревато серьезными последствиями как для нарушителя, так и для тех, кто с ним работает, а также пассажиров или перевозимых грузов.

– Случалось ли, что люди при трудоустройстве скрывали свое пристрастие к спиртному и другим пагубным вещам?

– Безусловно, прежде чем трудоустроить человека, необходимо знать его трудовую биографию. И не только. В соответствии с Декретом Президента Республики Беларусь от 15 декабря 2014 № 5 «Об усилении требований к руководящим кадрам и работникам организаций» запрашиваю на предполагаемого работника характеристику с предыдущих мест работы (если это не молодой специалист или рабочий). Смотрю трудовую книжку: был ли человек уволен по дискредитирующим обстоятельствам, распивал ли спиртные напитки в рабочее время, совершал ли хищения имущества нанимателя. Понятно, что в случае выявления таких фактов человек не будет трудоустроен.

Как известно, работа на стальной магистрали – престижная и высокооплачиваемая, у нас

каждый дорожит своим местом: гарантирован полный соцпакет, создана обстановка взаимной ответственности, уважения друг к другу, существуют многолетние отраслевые традиции. Люди знают, насколько важен их труд, и гордятся своей работой, стремясь совершенствоваться профессионально. Железнодорожники сильны и в творчестве, и в спорте. Работники объединенной станции Гродно участвуют в программе XVI круглогодичной спартакиады Барановичского отделения по таким видам спорта, как дартс, плавание, волейбол, лыжные гонки, мини-футбол, стрельба из пневматической винтовки. Мы пропагандируем здоровый образ жизни, организуем тематические экскурсии – и все это тоже часть профилактической работы, которая приносит свои позитивные результаты.

мого. Они несут ответственность за надлежащее проведение контроля.

Руководителем предприятия, его заместителями периодически осуществляется контроль за порядком проведения освидетельствования работников уполномоченными лицами. Наше замечание о ведении журнала не установленного образца было устранено. По истечении месяца медработники предоставляют нам список людей, которые по сменам проходили освидетельствование на наличие алкоголя. Естественно, мы сверяем его с табелями учета рабочего времени, выясняя, все ли подверглись приборному контролю. Поэтому идет двойная проверка: и со стороны медучреждения, и с нашей.

– Если сотрудник заметит, что у коллеги шаткая походка, покрасневшее лицо или его насторожат какие-то другие

Камень, плитка, золотой песок

Ветковские дорожники работают в карьере, аналогов которому в Гомельской области нет.



Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Ветковское ДРСУ № 185, которым руководит Руслан Шебеко, – одно из старейших в системе «Гомельоблдорстрой». Созданное 1 марта 1965 года управление постепенно развивалось, совершенствовалось, реорганизовывалось. Нынче этот филиал КПРСУП «Гомельоблдорстрой» представляет собой современную дорожную организацию, которая выполняет значимые объемы работ и добивается успехов в производственной деятельности.

Коллектив ДРСУ-185 не только трудится на дорожной сети, но и успешно выпускает собственную продукцию высокого качества. А по результатам работы за 2017 год работники цеха вибропрессованных изделий Ветковского ДРСУ-185 признаны лучшими в «Гомельоблдорстрое».

Совершая экскурс в историю, следует напомнить, что о создании новых производств здесь разговоры велись давно. И самое главное – они подтвердились конкретными делами.

В июне 2010 года был принят в эксплуатацию новый объект – цех по изготовлению дорожного, тротуарного, бортового камня и тротуарной плитки. По сравнению с такими же производствами в некоторых других филиалах КПРСУП «Гомельоблдорстрой» в Ветковском – производственная мощность выше, отдельные технологии улучшены. Также здесь освоен выпуск тротуарной плитки в цвете, с добавлением пигмента. Загрузка необходимых компонентов полностью механизирована.

– В этом году работы по изготовлению бортового камня и тротуарной плитки начали в апреле, – рассказывает начальник подсобного производства Антон Ильющенко. – Коллек-

тив цеха вибропрессованных изделий небольшой – всего 6 человек, но объем работ выполняет существенный. Настроение у всех деловое, каждый стремится к выполнению поставленных задач, поэтому есть все основания полагать, что и нынешний год будет для нас успешным.

В 2017-м коллективом цеха было изготовлено: 64 тысячи 526 погонных метров дорожного бортового камня, 6 тысяч 90 погонных метров тротуарного бортового камня, а также 17 тысяч 894 квадратных метра дорожной тротуарной плитки. Кроме того, в минувшем году ветковские дорожники занимались добычей песка, которая составила 50 тысяч кубических метров.

Добычу песка ДРСУ-185 ведет в карьере «Амельное», аналогов которому в Гомельской области нет. Разработку его филиал начал в 2009 году. «Амельное» площадью шесть гектаров находится в 27 километрах от Ветки. Имеется еще карьер «Подкамень-2». Поскольку добыча ведется на определенной глубине, песок не содержит радионуклидов. По мнению экспертов, даже учитывая реализацию этого ценного материала сторонними организациями, его запасов «Гомельоблдорстрою» хватит более чем на несколько десятков лет. Добываемый в «Амельном» песок качественный, имеет необходимые фракции для использования в различных производствах, но в основном применяется в бетонных, а также используется для устройства подстилающих слоев под основание дорожной одежды. И если раньше песок возили из других регионов, то теперь ДРСУ-185 работает на собственном сырье и снабжает им Рогачевское ДРСУ-154 и Жлобинское ДРСУ-149, где есть подобные производства.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 22 мая, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 16 километров тонкослойных покрытий и 25 километров шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки и «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на республиканских дорогах имеются 12 участков дорог и 21 искусственное сооружение, где ограничено движение путем снижения скорости, перенаправления на соседние полосы либо организован объезд.

К настоящему времени на республиканской сети нанесено 10 097 километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано более 184 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 278 учетных ДТП, в которых погибло 90 человек

и 303 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 261 ДТП, в которых погибло 70 и было ранено 317 человек.

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

Информация о ремонтных работах на республиканской дорожной сети

В рамках программы дорожных работ на республиканских автомобильных дорогах в настоящее время проводятся строительство, реконструкция и ремонт ряда участков дорог и искусственных сооружений.

Титул автодороги	Участок (км), вид работ	Сроки ограничения движения
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	28,568 реконструкция моста	До 30.06.2019
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	377,550 – 377,650 капитальный ремонт	До 31.05.2018
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	588,0 – 598,7 капитальный ремонт	До 31.08.2018
М-6 Минск – Гродно	57,3 – 211 реконструкция	До 30.11.2018
М-6 Минск – Гродно	245 – 248 капитальный ремонт	До 30.07.2018
М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	42,4 – 43 реконструкция	До 31.12.2018
М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	426,8 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	95,915 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	363,147 капитальный ремонт	До 31.10.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	416 – 420 капитальный ремонт	До 31.05.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	420 – 424 капитальный ремонт	До 31.10.2018
Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики	133 – 136 капитальный ремонт	До 16.08.2018
Р-23 Минск – Микашевичи	102,0 – 110,7 реконструкция	До 01.07.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	85,155 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	109,696 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	115,987 капитальный ремонт моста	До 01.07.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	121,863 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	176,348 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-55 Бобруйск – Глуск – Любань	121,479 текущий ремонт моста	До 31.05.2018
Р-58 Минск – Калачи – Мядель	15,8 – 17,6 реконструкция	До 30.07.2018
Р-67 Борисов – Березино – Бобруйск	44,547 текущий ремонт моста	До 31.08.2018
Р-69 Смолевичи – Смилевичи – Правдинск – Шацк	35,105 текущий ремонт моста	До 31.10.2018
Р-88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины	17,070 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-97 Могилев – Быхов – Рогачев	71,542 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-115 Витебск – Городок	42,415 капитальный ремонт моста	До 30.09.2018
Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи	47,73 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-123 Селец – Мосток – Дрибин – Горки	29,365 текущий ремонт путепровода	До 31.12.2018
Р-149 Жлобин – Светлогорск	38,539 текущий ремонт моста	До 30.07.2018
Подъезд к г. Быхову от автодороги М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	5,197 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Подъезд к границе Республики Польша от автодороги Р-99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно	3,406 текущий ремонт моста	До 31.05.2018
Подъезд к г. Дзержинску от автомобильной дороги М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации	0,990 – 4,850 капитальный ремонт	До 30.09.2018

Работы на вышеперечисленных участках проводятся с ограничением дорожного движения, с перенаправлением на соседние полосы или ограничением скоростного режима. Установлены соответствующие дорожные знаки, а при необходимости – с указанием маршрута объезда.

Работы проводятся и на других участках республиканских автотрасс. Дорожные службы приносят извинения за временные неудобства и обращаются к участникам дорожного движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, соблюдать скоростной режим и требования знаков.

ДЭУ-69: на правильном пути

Как мы уже сообщали, на базе ДЭУ № 69 (г. Борисов) прошло очередное выездное заседание производственного совета РУП «Минскавтодор-Центр». На нем был проведен анализ выполнения программы работ и основных показателей программы социально-экономического развития предприятия за первый квартал, подведены итоги подготовки автомобильных дорог к эксплуатации в летний период.



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

Производственный совет – это высший орган управления на предприятии, где решаются самые важные вопросы. При этом генеральный директор Николай Матюк, под председательством которого обычно проходят заседания, не устает повторять: для участников совета – это еще и возможность ознакомиться с новым, передовым опытом коллег и лучше взять себе на вооружение.

Именно поэтому было предложено внести коррективы в ранее намеченный маршрут и посетить ДЭУ № 61 в поселке Ждановичи, где по инициативе руководства выполнили частичный ремонт административного здания.

В феврале, во время проведения на базе этого дорожно-эксплуатационного управления одного из заседаний совета, его участники уже имели возможность побывать на объекте. Правда, тогда ремонтно-строительные работы шли полным ходом. И вот, наконец, объект сдан под ключ.

– Все здесь сделано с любовью и большим вниманием к человеку, – подчеркнул Николай Николаевич. – И все это – для своих же работников.

Инициативу руководства ДЭУ-61 генеральный директор «Минскавтодор-Центра» оценивает очень высоко. Потому не случайно много одобрительных слов прозвучало в адрес и начальника управления Алексея Дубовика, и комсомольско-молодежного, как он выразился, коллектива, который выступает зачинщиком многих интересных новаций.

Уже на территории ДЭУ № 5, на участке автодороги М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница РФ (Редьки), участникам совета продемон-

стрировали работу недавно приобретенных предприятием самоходных косилок «Кросс-джет» (Чехия) и FERRIS (США). Техника предназначена для окашивания травы в труднодоступных местах: на откосах выемок, вокруг знаков, столбиков и т. д.

– Надеемся получить качественную окоску, – прокомментировал начальник отдела механизации, энергетики РУП «Минскавтодор-Центр» Леонид Сенько. – Одна такая косилка заменяет труд 8–10 косцов. Производительность – 0,6

гектара в час. За день она может скосить около четырех гектаров, потребление топлива при этом 18–20 литров, тогда как только одному косцу требуется не менее пяти. Вот и считайте.



Пока приобретены две американские и три чешские косилки. Эксплуатироваться они будут в филиалах, которые обслуживают дороги в 50-километровой зоне от столицы: три – в ДЭУ № 5, по одной – в ДЭУ № 60 и 61.

Помимо осмотра участков автомобильных дорог М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница РФ, Р53 Слобода – Новосады, Р67 Бори-

диктович доложила об исполнении решений предыдущего производственного совета.

Выполнение в первом квартале программы работ по содержанию и текущему ремонту дорог проанализировала начальник отдела экономики, прогнозирования, труда и заработной платы Светлана Третьякова. Объем дорожных работ, включающий в себя содержание, текущий и капитальный ремонт, реконструкцию и строительство, составил 60,056 млн рублей.

В целом по предприятию выполнены основные показатели социально-экономического развития за первый квартал. Рента-

бельность продаж составила 1,8%, показатель по энергосбережению сложился на уровне минус 7% при плане минус 5,6%. Показатель по экономии светлых нефтепродуктов вырос до 4,1% при запланированных 2%. Доля местных видов топливно-энергетических ресурсов в котельно-печном топливе составила 42% при плане 16,8%, возобновляемых источников энергии – 42%, тогда как план – 12,4%.

Выручка на одного работающего составила 11,4 тысячи рублей. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года этот показатель вырос практически во всех филиалах.

Далее Ирина Бенедиктович доложила о подготовке автомобильных дорог к эксплуатации в летний период. Приказом РУП «Минскавтодор-Центр» к 20 апреля необходимо было завершить весь комплекс мероприятий. Однако в связи с неблагоприятными погодными условиями к работам филиалы приступили только 2 апреля.

При этом максимально привлекались трудовые ресурсы коллективов. В отдельных случаях на объектах находилось от 80 до 100% списочного состава работников филиалов, в том числе сотрудники аппарата управления.

Всего было окрашено 1117 автопавильонов, 152 пог. км барьерного и 26,8 пог.

км перильного ограждения, 14 пог. км ограждения второй группы, 20,2 тыс. стоек дорожных знаков. Приведено в порядок 577 мостовых сооружений, установлено 25 тыс. сигнальных столбиков. Восстановлено 283 км минерализованных полос, произведена мойка 769 пог. км оцинкованного барьерного ограждения и т. д.

Поднималась на совете и тема прямых договоров. За четыре месяца работы по предприятию выполнены в объеме 1620 тысяч рублей, или 24% от плана полугодия.

Было подчеркнуто, что осуществление работ по прямым договорам в соответствии с годовыми планами – важнейшая задача руководителей филиалов. Отныне этот вопрос будет находиться на еженедельном контроле.

Среди других решений совета – поэтапная замена начиная с текущего года дефектного грунтового барьерного ограждения на оцинкованное и проработка вопроса о передаче на обслуживание СУ-1 всех мостовых сооружений, расположенных на магистральных дорогах. К слову, состоянию мостовых сооружений на нынешнем весеннем комиссионном осмотре будет уделено особое внимание.

Руководители филиалов обязали также при проведении выездных заседаний производственного совета в обязательном порядке представлять «эталонный» по содержанию участок автомобильной дороги протяженностью 10–20 км.

Еще один вопрос повестки дня – посещение группой работников РУП «Минскавтодор-Центр» выставки дорожно-строительных машин, которая проходила с 18 по 20 апреля в Калуге (Россия). Заместитель генерального директора Виктор Есьман доложил о результатах служебной командировки.



Вниманию участников совета был предложен видеоролик с парада дорожно-строительной техники.

В целом работа по подготовке и проведении заседания производственного совета в ДЭУ-69 оценена положительно.

– Я доволен увиденным, – сказал генеральный директор «Минскавтодор-Центра» Николай Матюк.

– Руководство управления в лице начальника Александра Ломако смогло существенно уменьшить затраты за счет передачи в коммунальную собственность затратного здания на ЛДД-693 (Гливин). Улучшены условия работы персонала. Созданы отопляемые боксы. Работа проведена огромная. ДЭУ-69 начинает оживать. Коллектив – на правильном пути. И это очень важно.



Дорогами высокого мастерства

Беларусь славится своими дорогами. Едва ли не каждый гость страны обязательно отмечает их качество, красоту, безопасность и чистоту. И не даром. Спокойствие – вот что чувствует человек на хорошей дороге. Когда на ней все продумано, учтено, устроено надлежащим образом, отшлифовано до мелочей. Когда движение транспортных средств, словно песня, льется, растекается потоками, ручейками и вновь сливается. Когда безопасно и комфортно всем участникам дорожного движения. Огромный вклад в строительство автодорог внес коллектив старейшего на Гродненщине дорожного предприятия – ДСУ № 18 ОАО «ДСТ № 6». 25 мая дорожно-строительное управление отметит свой 70-летний юбилей.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

На протяжении всех этих лет труженики предприятия, выполняя свою работу с огромной ответственностью и энтузиазмом, демонстрировали высокий уровень мастерства, на каждом объекте подтверждали звание настоящих профессионалов.

Свое нынешнее название ДСУ № 18 получило в 1981 году. Образовано оно было из машинно-дорожной станции № 8 – первой подрядной организации в Гродненской области, созданной Постановлением Совета Министров БССР № 631 от 25 мая 1948 года. Это было небольшое предприятие, которое занималось текущим и капитальным ремонтом, профилированием гравийных и грунтовых дорог, устранением последствий паводков, распутицы, снежных заносов в сложное послевоенное время. Тогда к дорожным работам активно привлекалось местное население, использовалась техника различных предприятий. В 1948–1956 годах было построено 110 километров грунтовых дорог.

Шло время, мощности организации, как и объемы выполняемых работ, увеличивались. В 1961-м МДС № 8 была преобразована в дорожно-строительный район № 18. В таком статусе предприя-

тие просуществовало 20 лет. За это время было сделано очень много. В 1950–1982 годах построено 470 километров гравийных дорог, в 1957-1970-х – 108 километров булыжных мостовых. С 1956 по 1973 год возведено 170 километров



М6: после завершения масштабной реконструкции трасса длиной в 272 км станет четырехполосной и получит статус первой категории.



Идет планировка откосов на строительстве путепровода через железную дорогу на автодороге Р41 Слоним – Мосты – Скидель – граница Литовской Республики.

автодорог способом пропитки, а с 1967 по 1974-й – 93 километра дорог методом смешения.

Первая асфальтобетонная смесь на асфальтобетонном заводе предприятия была получена в августе

1971 года. В 1970-е в дорожном строительстве Гродненщины наступила эпоха дорог с асфальтобетонным покрытием. Тогда же возник дефицит вяжущих материалов. И на базе ДСУ № 18 впервые в Советском Союзе при устройстве

нижних слоев покрытия в качестве вяжущего материала стали использовать отходы нефтяной промышленности – антраценовое масло, деготь, каменноугольную смолу, гудрон и пек.

Для придания необходимой вязкости в 1978 году на асфальтобетонном заводе была смонтирована окислительная установка. С 1978 по 1990-й было окислено материалов на битум 60 тысяч тонн, антраценового масла и каменноугольной смолы – 18 тысяч тонн, выпущена и уложена 371 тысяча тонн дегтебетонных смесей.

В 1983 году началось строительство первой двухполосной автомобильной дороги в Гродненской области Минск

– Гродно первой технической категории с путепроводами и развязками в двух уровнях. Именно при строительстве этого объекта впервые в Беларуси внедрили метод устройства оснований из тощего цементабетона (цементогравий)

задействованы на строительстве таможенного перехода «Редьки» автодороги Брест – Минск – граница РФ, выполняли работы на объектах Москва – Брест близ города Толочина, Каменка – Актавия, Докучино – Худово и других.

В 2000-х коллектив предприятия принимал участие в строительстве малого транспортного кольца вокруг исторического центра Гродно с развязками через железнодорожные пути. Улицы Дзержинского и Горького, транспортные развязки улиц Поповича и



Ограждение из сетки препятствует попаданию животных на проезжую часть автодороги М6.

и грунтов, укрепленных сланцевой золой (зологравий). За большой личный вклад в строительство этой магистрали пять работников ДСУ № 18 были награждены бронзовой медалью ВДНХ СССР.

Работники управления в 1990-е трудились в Российской Федерации: в Московской и Смоленской областях, в условиях сурового северного климата на объекте Чирки – Кривое – Тойма в Республике Коми. Также дорожники были

Буденного, северный промузел «Грандичи», проспект Космонавтов, улица Белуша, площадь Советская, Румлевский и Старый мосты, проспект Дубко, продление улицы Курчатова, проспект Клецкова, парк активного отдыха в районе д. Коробчицы с горнолыжной трассой и многие другие объекты строили дорожники ДСУ № 18. Капитально отремонтированные и построенные улицы по-настоящему украсили город,

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ № 18!

Примите сердечные поздравления со знаменательной датой – 70-летним юбилеем со дня создания предприятия!

Семидесятилетний путь дорожно-строительного управления № 18 яркое и содержательное в своем непрерывном развитии. Ваше предприятие стояло у истоков рождения дорожной отрасли на Гродненщине, стало родоначальником треста и его филиалов, всегда являлось флагманом и кузницей кадров. Многие руководители и специалисты республики гордятся навыками, полученными в начале своей трудовой карьеры в ДСУ.

Дороги Гродненщины – визитная карточка Беларуси для гостей из Западной Европы. Это результат работы всего коллектива треста, в том числе и вашего. Вы можете

по праву гордиться судьбами сотен людей, посвятивших себя нелегкому делу дорожного строительства, тысячами километров построенных, реконструированных и капитально отремонтированных дорог, городских улиц и проспектов. И не только в Беларуси. ДСУ № 18 всегда оказывалось первым на самых ответственных и сложных стройках.

Уверен, коллектив управления сохранит и приумножит свои лучшие традиции, практический опыт прошедших 70 лет и высокий профессионализм, останется признанным лидером среди дорожных организаций области и республики.

Желаю всему коллективу дорожно-строительного управления № 18 надежности и стабильности, сохранения высокой работоспособности, профессионализма, умения качественно, быстро и надежно строить и ремонтировать авто-

мобильные дороги! Крепкого Вам здоровья, семейного благополучия, жизненного оптимизма, уверенности в завтрашнем дне, удовлетворения результатами вашего труда.

Генеральный директор ДСУ № 6 В. ДОВГАНЬ

УВАЖАЕМЫЙ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ! УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Сердечно поздравляем вас с юбилеем – 70-летием со дня образования предприятия!

Вам есть чем гордиться! Добросовестный труд на благо людей на протяжении всех этих лет был величайшей ценностью для вашего коллектива, высок и заслужен ваш авторитет в дорожной отрасли. Все это достигалось и достигается благодаря настоящим мастерам своего дела, вдохновенно вкладывающим свой творческий запал, знания и

опыт в решение каждодневных задач. Искренне благодарны вам за плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество. Надеемся, что и далее оно будет только крепнуть. Желаем вам успешной реализации намеченных планов и дальнейших высоких достижений!

Будьте здоровы, счастливы, уверены в завтрашнем дне и полны оптимизма, неиссякаемой энергии, живительной душевной гармонии!

От коллектива РУП «Гродноавтодор» генеральный директор В. ВЕНЦКОВИЧ

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Тепло и сердечно поздравляем трудовой коллектив, руководство, уважаемых ветеранов дорожно-строительного управления № 18 ОАО «ДСТ № 6» с юбилеем предприятия!

70 лет – это серьезный рубеж, когда можно подвести некото-

рые итоги и строить планы для дальнейшего развития. Пусть эта значимая дата станет еще одним шагом вперед на пути освоения новых горизонтов, исполнения всех задуманных планов и проектов! Желаем вам процветания, стабильности, значимых профессиональных достижений и слаженной работы коллектива!

Генеральный директор КУП «Гроднооблдорстрой» Д. ВОЛКОВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ! УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Коллектив УПТК ОАО «ДСТ № 6» сердечно поздравляет весь коллектив ДСУ № 18 с замечательным юбилеем управления!

Вы – профессионалы с большой буквы, всегда стараетесь быть на передовых позициях. Очень велик ваш вклад в развитие дорожного строительства Гродненщины и в

ТОРЖЕСТВЕННАЯ ДАТА

улучшили качество жизни. При этом внедрялись инновационные технологии, применялись новейшие машины, оборудование, материалы, была выполнена модернизация предприятия, налажен выпуск битумной эмульсии, установлен новый асфальтосмеситель ДС-168, благоустроена территория асфальтобетонного завода.

Гордость организации – установка по производству битумных катионных дорожных эмульсий итальянского производства MASSENZA, введенная в эксплуатацию в 2009 году. Коллектив ДСУ № 18 вместе с коллегами из других филиалов ОАО «ДСТ № 6» трудился и на объектах республиканского значения: «Обход территории Национального парка «Беловежская Пуща», за работу на котором была получена Благодарность Президента Республики Беларусь, и «Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска».

С 2000 года в течение пятнадцати лет успешно руководил ДСУ № 18 Василий Довгань, возглавивший в 2015-м открытое акционерное общество «Дорожно-строитель-

ный трест № 6». Его сменил Сергей Бухаленко, который до этого занимал должность заместителя директора управления.

Здесь работают действительно профессионалы, мастера своего дела. Сотрудники организации часто удостаиваются грамот и благодарностей как от городских властей, так и от Министерства транспорта и коммуникаций. За добросовестный труд нагрудным знаком «Почетный дорожник» награждены генеральный директор ОАО «ДСТ № 6» Василий Довгань, директор ДСУ № 18 Сергей Бухаленко, главный инженер Сергей Белый, главный бухгалтер Ирина Перелайко, дорожный рабочий Василий Хомко, машинист автогрейдера Юрий Коврах, механик Анатолий Панасик, водитель погрузчика Александр Высоцкий, машинист смесителя асфальтобетона Кондрат Цыдик и другие. Нагрудным знаком «Почетный транспортник» отмечены водители Иван Прецкайло и Владимир Кухта, машинист экскаватора Мечислав Юшкевич.

Над асфальтобетонным заводом небо чистое – отлично работают новые рукавные фильтры по очистке воздуха.



– Отрадно осознавать свою причастность к появлению новых транспортных артерий, каждый метр которых проходит через сердце и душу. И знать, что наш труд востребован уже семьдесят лет – для строительной организации это очень значимый юбилей, – отмечает директор ДСУ № 18 Сергей БУХАЛЕНКО. – Мы видим хорошие перспективы, рассчитываем на новые объемы работ, ведь городская инфраструктура постоянно меняется, требуя капитальных вложений, ремонта, строительства новых объектов. Качественно построенные дороги содействуют укреплению экономики и существенно облегчают жизнь людям. Коллектив наш очень сплоченный, работоспособный, высокопрофессиональный, сплав юности и опыта. Мы любим свою работу, и у нас много получается. Очень приятно видеть не только результаты труда, но и знать, что люди довольны созданной дорогой: читаем благодарные отзывы в комментариях на просторах Интернета.

Руководство города и области ценит нашу добросовестность, ответственность и поручает нашей организации самые сложные объекты. Один из них, весьма знаковый, который мы сдали в прошлом году: шестиполосный проспект имени Героя Советского Союза Ивана Лебедева к новому микрорайону Ольшанка, а также улица Гаспадарчая в северном промузле Гродно. Хотим и дальше держать такую высокую планку.

В настоящее время важнейшим объектом для нас и страны является дорога М6 Минск – Гродно – Брузги (граница Республики Польша), и мы ее строим единой дружной дорожной семьей. Кроме

всех филиалов нашего треста, приехали на гродненскую землю витебский, минский, гомельский, могилевский, брестский дорожно-строительные тресты. Сроки строительства поставлены сжатые. Высоки и требования к расходованию денежных средств – сэкономленные на пятом контракте частично пошли на восьмой контракт автодороги М6. Объект постарается сдать вовремя и с надлежащим качеством.

Сейчас наше управление ведет строительно-монтажные работы на девяти объектах: четыре из них – на М6, остальные находятся в Гродно. Достраиваем улицу № 3 в микрорайоне Южный, две улицы – в микрорайоне Заболоть, работаем в Грандичах в свободной экономической зоне «Гродноинвест», на грузовом дворе Барановичского отделения Белорусской железной дороги. Надеемся в ближайшее время приступить к укладке верхних слоев на парковке крупнейшего в стране торговоразвлекательного комплекса «Тринити» и рассчитываем на участие в новом проекте – продолжении кольцевой дороги в районе ОАО «Гродно Азот».

В мае на асфальтобетонном заводе закончен монтаж и запущен рукавный фильтр по очистке воздуха. В результате выбросы в атмосферу уменьшились в несколько десятков раз. Важно, что мы нашли и установили лучший вариант фильтра, благодаря чему завод работает непрерывно и с высокой производительностью.

От всего сердца поздравляю коллектив со значимой датой! Огромное спасибо ветеранам за их упорный и самоотверженный труд. Заложённые ими традиции стремимся продолжать и сегодня. Хочется пожелать ветеранам и труженикам нашего предприятия крепкого здоровья, счастья, достойной оплаты труда, благополучия в семьях, мира и добра! Линейным работникам – всегда хорошего настроения, а также безопасной работы, отличной погоды в любой сезон!

республике. Ваш коллектив отличают сплоченность, основательный подход к делу, умение решать самые сложные задачи, реализовывать прогрессивные идеи. Все это сочетается с огромным желанием сделать работу на совесть, подставляя друг другу плечо, подбадривая хорошей шуткой, добрым словом.

От всей души желаем вам удачи во всех начинаниях, поддержки коллег и партнеров, удовлетворенности от сделанного. Пусть в ваших глазах всегда горит яркий огонек, будет много сил для новых свершений, крепким – здоровье, огромным – счастье. Встречайте каждый новый день с улыбкой, и пусть сбываются все ваши мечты!

Директор М. ЛИТАВОР

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!
ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!**

По случаю 70-летнего юбилея управления примите самые ис-

кренние поздравления и добрые пожелания от коллектива ДСУ № 24 ОАО «ДСТ № 6»!

Это славная дата, к которой вы подошли с солидными профессиональными успехами, занимая достойное место в ряду передовых дорожных организаций страны. Пусть вам и впредь удастся все задуманное и намеченное.

От всего сердца желаем каждому работнику вашего дружного коллектива всего самого наилучшего: крепкого здоровья, плодотворной работы на благо общества, взаимопонимания, материального благополучия, большого счастья, любви и заботы в семье и только положительных эмоций каждый день!

Директор Г. ШИРОКИЙ

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Коллектив ДСУ № 28 ОАО «ДСТ № 6» искренне поздравляет вас с 70-летием со дня образования предприятия!

Это прекрасный возраст, когда можно, собрав весь лучший опыт работы за пройденные годы, идти вперед, к достижению новых целей. Хотим пожелать вам дальнейшего процветания и стабильности, крепкого здоровья, сил и упорства в нашем нелегком деле. Оставайтесь такими же надежными и дружелюбными партнерами!

Вас поздравляем с юбилеем!
Пусть будет счастлив этот год!
Пусть исчезнут все сомнения,
Пусть возрастает ваш доход!

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!
УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

По случаю замечательного юбилея примите самые горячие поздравления от коллектива ДСУ № 30 ОАО «ДСТ № 6»!

Большой путь длиной в 70 лет остался позади – путь, наполненный значительными достижен-

ями, богатейшим практическим опытом и завоеванным высочайшим авторитетом. Очень много добрых слов можно сказать о нашем коллективе, ведь успех предприятия определяют люди – их трудолюбие, глубокие знания и профессионализм, требовательность к себе и нацеленность на результат, сплоченность и умение взаимодействовать.

От всей души желаем дальнейшего процветания, не останавливаться на достигнутом и уверенно идти только вперед. Крепкого вам здоровья, бьющей через край энергии, высокой работоспособности, благополучия и огромного счастья!

Директор П. ТИШКОВСКИЙ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!
ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!**

Примите самые искренние поздравления по случаю 70-ле-

тия со дня образования предприятия!

Вы всегда ставили перед собой высокие цели и успешно достигали их. Прошедшие годы – это славная история ежедневного кропотливого труда, преданности любимому дорожному делу, верности традициям. Напряженное яркое настоящее ставит новые задачи и ждет наилучших результатов.

Желаем коллективу воплощения в жизнь всех задуманных планов, продолжать совершенствоваться и достигать новых успехов. Пусть сердца ваши будут открыты счастьем и добром, здоровье никогда не подводит, согревает теплый домашний очаг, будут здоровы и благополучны ваши родные. Удачи и ясного неба над головой!

От коллектива ДСУ № 65 ОАО «ДСТ № 6» директор И. ГЕРМАН

Летная погода

Окончание. Начало в № 20
Оксана ГУЧЕК, «ТВ»

Когда нет военных полетов, разрешается использовать также пространство, отведенное для них: спрямлять путь. Тогда авиамашина потратит меньше топлива, сожжет меньше кислорода и быстрее долетит. Воздушные трассы не такие уж прямые, как это принято считать, на них бывают виражи. Они изначально делаются изогнутыми – с учетом военных аэродромов и прочего.

Чтобы разработать новый маршрут, нужно учитывать не только свои пожелания, но и множество других факторов. Будет ли он пользоваться спросом? Пойдет ли, например, Россия на то, чтобы продлить трассу дальше у себя, потому что там масса военных аэродромов, запретных зон, над которыми находиться нельзя.

НАД НАМИ

На севере и западе густота маршрутных линий визуально кажется большей, чем на Южном секторе, потому что особенно велик поток Запад – Восток. Наше воздушное пространство предпочитают Китай, Сингапур. Практически вся Азия летит через Синеоку.

В Грецию, Египет, Молдову, Болгарию воздушные суда теперь летают в спокойном и надежном небе Беларуси. Раньше они проходили через Донецкую и Луганскую области.

Западные и азиатские авиакомпании (Эмираты, Саудовская Аравия, Катар) продолжают свое движение над Украиной, но чуть западнее. Эти страны при трансконтинентальных перелетах составляют оптимальный маршрут по различным параметрам, большую ставку делая на силу и общее направление ветра. Бывает, что по 10 рейсов из Катара и Эмиратов следуют ежедневно на Америку. Просчитывается все: сегодня ветер – северо-западный, завтра – западный; сегодня он дует со скоростью 60 км/ч, завтра – 160 км/ч. Для лайнера с дальностью полета 15 тыс. км отклонение плюс-минус 10–20 градусов может составлять существенные погрешности. Америка и Эмираты прокладывают путь через наше небо.

Полеты ведомственной и частной авиации согласовываются очень серьезно, потому что должны получить разрешение и от генерального штаба, и от Министерства обороны, подключается также разведка. Необходимо знать, какое оборудование установлено на самолете, пройти много проверок.

АСЫ

Большая карта с общей картинкой всего воздушного пространства Республики Беларусь находится только на рабочем месте руководителя смены. У каждого диспетчера на монитор выведена карта обслуживаемого им участка, зона его ответственности.

*Неважно: утро, день ли, вечер,
Туман ли, дождь, или сыплет снег,
Дежурит авиадиспетчер –
Обыкновенный человек.*

*Он незаметен. Больше даже –
Не видим глазу, но притом
И день и ночь стоит на страже
Порядка в небе голубом.*

*Летят большие самолеты,
А он за пультом, как всегда,
Координирует полеты,
Чтоб не случилась вдруг беда.*

*«Рулежка», «Старт», «Подход»,
«Посадка»,
«Контроль» на трассе или «Круг» –
На всех участках без остатка
Он для пилота – первый друг.*

Дмитрий Чеманков



Рабочие места и соответствующие им участки подписаны: Северный сектор, Западный. Оба работают на полную мощность, на три сектора.

У диспетчеров не существует закрепления за постоянным сектором воздушного пространства. Все зависит от количества допусков – это вроде подтверждения квалификации. Специалист должен получить допуск для работы на определенном рабочем месте, сдать зачеты и экзамены. В свидетельстве ему поставят штамп, что он имеет право работать на этом секторе. На каждом он должен отрабатывать не менее четырех часов в месяц, чтобы не терять квалификацию.

Старший диспетчер следит за равномерностью наработок своих подчиненных: периодически они должны меняться местами. Нельзя, чтобы человек трудился все время

позволяет диспетчерскому и инструкторскому составу отрабатывать практические навыки в реальном масштабе времени, действия персонала в условиях аварийной обстановки, при возникновении непредвиденных обстоятельств. В зале находятся люди, которые выполняют роль пилотов.

На тренажерном модуле также осуществляются подготовка и стажировка молодых специалистов. В Центре УВД не может быть такого: хочу – работаю на этом секторе, хочу – на том. Если допуск получил, обязан трудиться везде.

Комната отдыха оснащена техническими и механическими средствами иного назначения. Это и велотренажер, и беговая дорожка. Во время своего перерыва авиадиспетчер не должен, а обязан полноценно отдохнуть.

...И МЕТЕОПРОГНОЗ

В Центр УВД, кроме воздушной и картографической обстановки, стекается еще и метеоинформация. Если есть, к примеру, грозы, то метеолокатор улавливает соответствующие импульсы и транслирует их на мониторы, где очаги осадков высвечиваются синим цветом на карте в онлайн-режиме.

Бывает, работники Белгидромета уточняют метеорологическую обстановку в Центре УВД, интересуются, какой ветер на высоте, запрашивают другие данные, необходимые им для расчетов, составление прогнозов. Диспетчер переадресует вопрос экипажу и передает ответ метеорологам, с которыми сотрудничество поддерживается на договорной основе. Иногда, чтобы не «растерять» информацию, авиадиспетчер прикладывает телефонную трубку к трубке, и тогда сообщение поступает, что называется, из первых уст.

TO SPEAK ENGLISH

На фоне монотонной английской речи вдруг слышится русский язык. Это по просьбе экипажа. Бывает обстановка нестандартная, когда что-то экстренное случается. И лучше узнать побольше деталей на русском языке. Просто так легче...

На сегодняшний день диспетчерский состав предприятия владеет уровнем знания английского не ниже четвертого по шкале ИКАО, что полностью соответствует международным требованиям. Профессиональный уровень специалистов Центра УВД совершенствуется благодаря плодотворному сотрудничеству с Белорусской государственной академией авиации, языковым учебным центром M.L.S. International College (Великобритания), другими учебными заведениями.

СВОЙ «КРУГ»

Авиадиспетчеры поделены на пять коллективов, которые работают в дневную и ночную смены и по очереди сменяют друг друга. Графики работы установлены на месяц и год вперед. Каждая смена длится 12 часов. После ночной – один день отсыпной и два полноценных выходных.

У операторов – четыре коллектива, они чередуются каждые два дня. Операторы обрабатывают флайпланы, вносят при необходимости в них изменения. Контактить им приходится преимущественно со службой планирования, не взаимодействуя с самолетами. Раньше, во времена доавтоматического обмена информацией между центрами, прием и передача данных о планируемом входе, а также любые согласования проходили через операторов. Активизация производилась путем приема-передачи телефонных сообщений с другого такого же пункта. Но и в наше время иногда проводятся регламентные работы, и тогда оператор-ассистент берет реванш.

Еще здесь трудятся диспетчеры пункта подхода. Их задача – контакт с аэродромными зонами: это «круг» и «подход». Когда

Анекдот в тему

Пилот-шутник, приближающийся ночью к небольшому провинциальному аэропорту:
– Башня, угадайте, кто я?
Начальник смены протягивает руку к панели управления освещением полосы и вырубает все посадочные огни.
– Сначала ты угадай, где мы?



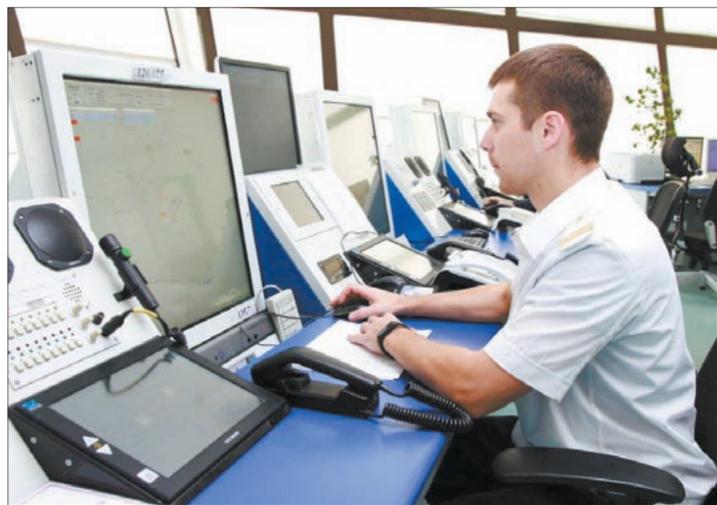


самолет приближается ближе к границам «цилиндра» вокруг Минского аэропорта, они передают его на «круг» при достижении воздушным судном установленной высоты. Самолет подходит к зоне, потом поворачивает, захватывает курс на посадку...

Термин «круг» закрепился еще с давних времен. Чтобы совершить посадку, самолет должен был выстроить определенную схему, которая, в зависимости от того, с какой стороны подходит судно, отдаленно напоминала круг. При посадке самолеты один за другим заходили по определенной окружности. Сейчас круга как такового нет, применяются зигзаги, петли, полупетли... Фигуры стандартные, от круга осталось только название.

Штатный состав смены – около 20 человек, из которых, как правило, кто-то – в отпуске, кто-то – на учебе. Авиадиспетчер должен отработать не более двух часов на одном пульте управления полетами, потом ему положен 15-минутный перерыв. Большие сектора, например, Северный, представлены одновременно двумя диспетчерами – радиолокационного управления и процедурного контроля. Если первому надо отойти, то его подменит партнер по сектору либо руководитель полетов (у диспетчера процедурного контроля есть такое же оборудование).

Если первый непосредственно взаимодействует с экипажем, то второй проверяет по таблицам совпадение типа самолетов, смотрит конфликтные ситуации, проводит



взаимодействие с соседними секторами. При обнаружении потенциального конфликта над какой-то точкой передает информацию диспетчеру, у которого эта точка находится. После они вместе принимают решение: изменить скорость, или высоту, или направление полета. Диспетчер процедурного контроля передает решение диспетчеру радиолокационного управления, а тот в свою очередь – экипажу самолета. Если в секторе одновременно находится менее шести самолетов, то это означает, что интенсивность полетов небольшая и диспетчер может контролировать сектор в одиночку.

Такой практики, когда диспетчер с одного сектора подменял бы коллегу с другого, нет. Единственный, кто может это сделать, – старший смены – руководитель полетов.

С НЕБА НА ЗЕМЛЮ

Прогресс в современном мире определяется, прежде всего, внедрением передо-



вых технологий, основанных на последних достижениях науки и техники.

За короткое время пребывания в Центре УВД можно было лишь удивляться, глядя на многочисленные экраны дисплеев и не вникая в технические тонкости. Лимит времени не позволил моему собеседнику подробно рассказать о современных радиолокационных комплексах, установленных во всех областных городах и Узде, азимутально-дальномерных радиомаяках для создания навигационного поля, а также инструментальных системах посадки, приводных радиостанциях и районно-аэродромной системе управления воздушным движением.

Радиотехнических средств здесь много, и подразделяются они на средства наблюдения, навигации, связи и автоматизации процессов управления воздушным движением. Потому что авиадиспетчеры должны смотреть, слушать и управлять, четко анализируя информацию. Программное обеспечение дублируется, разговоры записываются. От надежной и бесперебойной работы людей и техники зависят безопасность полетов и качество предоставления аэронавигационных услуг. Техническое оснащение позволяет видеть любой самолет, невзирая на бури, снег, дождь и другие невзгоды. Современный дис-

петчер управления воздушным движением с таким инструментом в умелых руках дарит авиапассажирам только летную погоду.

АПЛОДИСМЕНТЫ

Сегодня аплодисменты звучат в честь всех сотрудников государственного предприятия «Белаэронавигация» и диспетчеров управления воздушным движением в частности, а также лично руководителя полетов Евгения ЦЫГАНОВА, который провел для нас эту экскурсию.

– Я выйду в поселке Сокол, – говорит уже по дороге в Минск Александр Шостак. – Там заканчивается строительство нового современного Центра управления воздушным движением Республики Беларусь. Уже в ближайшее время здание планируется сдать в эксплуатацию.

Об этом событии мы также расскажем на страницах газеты.

Авиадиспетчерско-русский толковый словарь

Термин	Разъяснение
Высота крейсерская	Экономически наиболее выгодная высота для эффективного полета. На этой высоте динамическая нагрузка на крылья самолета наименьшая, и она лучше всего сочетается с весом и характеристиками аэроплана. Это рекомендуемая высота для самолета, на ней он, скорее всего, будет лететь.
ИКАО	Международная организация гражданской авиации (ИКАО от англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) – специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности.
Запуск	Имеется в виду запуск двигателя. Он представляет собой процесс перевода двигателя из нерабочего состояния на режим малого газа.
Круг	Полет по установленному маршруту, обычно прямоугольному («полет по коробочке»), в районе аэродрома для отработки взлета, захода, расчета на посадку и посадки, а также для ухода и подхода к аэродрому.
Крайний	Последний.
Металлодетектор (металлоискатель)	Электронный прибор, позволяющий обнаруживать металлические предметы в нейтральной или слабопроводящей среде за счет их проводимости.
Навигация зональная	Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой заданной траектории с использованием собственных технических средств.
Ответчик, сквок (squawk)	Бортовое приемопередающее устройство летательного аппарата, предназначенное для автоматической выдачи информационных посылок по запросному сигналу.
Руление	Процесс передвижения воздушного судна по территории аэродрома. Происходит перед взлетом либо после приземления.
Скорость путевая	Скорость самолета относительно земной поверхности. На ее величину влияет ветер, который уменьшает или увеличивает скорость движения летательного аппарата относительно земной поверхности.
Трасса воздушная	Магистральные авиалинии для полетов на значительные расстояния (несколько тысяч километров). Используются по правилам полета по приборам.
Флайплан (или план полета)	Основной документ полета. В нем представлены сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, предоставляемые перед вылетом органу управления воздушным движением.
Формуляр сопровождения	Показывает необходимую диспетчеру информацию о текущем состоянии полета и отображается на экране рядом с радиолокационной меткой самолета.
Эшелон	Высота полета. Эшелонирование – разделение воздушного пространства по высотам полета.

Полеты н а д а д о м

Есть люди, встреча с которыми надолго оставляет свой след в жизни. Они неистощимый источник энергии, они одержимы мыслью все свои силы и опыт отдавать служению народу. К их числу принадлежит Сергей ШЕРЕР, полковник в отставке ВВС и войск ПВО Вооруженных сил СССР, ныне заместитель начальника управления контроля безопасности полетов и авиационной безопасности Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.



ЧЕЛОВЕК СЛОВА

За его плечами – не один десяток лет службы. Он награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» 3 степени, многочисленными медалями. Его коллеги говорят о нем как о человеке слова.

Сергей Владимирович принадлежит к числу тех редких людей, которые чужую беду воспринимают как свою личную. А его сердечность и душевная теплота, несмотря на строгость профессии и обостренное чувство ответственности, всегда помогали расположить к себе окружающих и позволили завоевать авторитет среди подчиненных, руководства, в том числе в Транспортной инспекции. Подтверждение тому – размещение его портрета на Доске почета организации. Кроме того, ни один вопрос, с которым обращаются к нему коллеги, не «повисает в воздухе».

Как заместителю руководителя управления безопасности полетов и авиационной безопасности полковнику в отставке Шереру ежедневно приходится решать различные вопросы деятельности управления. И в этом ему помогает богатый жизненный опыт.

Родом Сергей Владимирович из Кривого Рога. Всегда показывал высокие результаты в учебе, много внимания уделял спорту. После окончания средней школы Сергей поступил в Ворошиловское военное авиационное училище штурманов. Юноша попал в новую кур-сантскую семью – коллектив, живущий по строгим правилам. Здесь, как и в школе, он был лидером. В газете даже вышла статья, рассказывающая о его успехах в боевой и политической подготовке.

Слейтенантских погон Сергей Владимирович запомнил слова командира: требовательность подкрепляется умением четко организовывать дело. А позже лично убедился в правильности этих слов.

После окончания военного училища лейтенант Шерер нес службу в различных офицерских должностях, прошел все ступеньки профессионального мастерства, начиная со штурмана отдельного вертолетного полка и заканчивая главным штурманом штурманской службы ВВС и войск ПВО Вооруженных сил Республики Беларусь.

Сергей Владимирович частенько вспоминает свой первый самостоятельный вылет, когда ему доверили боевую винтокрылую машину:

– Это были ощущения, которые нельзя передать словами. Их надо прочувствовать.

Перед целеустремленными дорогами всегда раскрывает свои горизонты. И не надо бояться трудностей, их нужно преодолевать – усвоил с детства Шерер. И он их преодолевал. А сложные моменты, требующие решимости и смелости, в его жизни возникали не раз. Были они и во время ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС.

ГРУЗ... В ПАРАШЮТЕ

Невозможно переоценить вклад в нашу общую историю тех людей, которые принимали участие в ликвидации последствий этой крупнейшей техногенной катастрофы XX века. На их плечи легли задачи по эвакуации и отселению жителей из загрязненных районов. Все силы и средства были брошены на борьбу с невидимой опасностью. Самое непосредственное участие в ликвидации последствий на ЧАЭС принял и Шерер.

Прошло тридцать два года...

О чернобыльской странице в своей жизни он вспоминает с чувством скорби. В то время капитан Шерер занимал должность штурмана 276-го отдельного вертолетного полка.



Об аварии на атомной электростанции Сергей Владимирович узнал 27 апреля 1986 года:

– Где-то около четырех часов утра в дверь квартиры позвонил посыльный:

«Тревога! Вам необходимо прибыть в часть, с собой иметь средства химической защиты».

В части и сообщили о взрыве на четвертом блоке реактора.

К этому времени Сергей Владимирович уже успел освоить вертолеты Ми-6, Ми-24, Ми-8, Ми-26, на которых летал с 1982 года. Ми-26 – крупнейший в мире тяжелый транспортный вертолет, способный перевозить грузы на внешней подвеске грузоподъемностью до 20 тонн. В 1986 году в Военно-воздушных силах страны было всего около 40 экипажей, освоивших эти машины до уровня, позволяющего выполнять авиационные работы с грузом на внешней подвеске. В составе полка, в котором служил офицер Шерер, была эскадрилья вертолетов Ми-26. Из Полоцка ее передислоцировали в Чернобыль.

27 апреля на аэродром «Чернигов» в составе второй группы вылетели два вертолета, штурманом одного из которых был Сергей Владимирович. Из-за грозовой обстановки пришлось выполнять посадку на запасном аэродроме «Бобровичи». В Чернигове оказались на следующий день.

– К моменту нашего прибытия на засыпку четвертого реактора уже работали экипажи Александровского полка Киевского военного округа, экипаж Ми-26 Центра подготовки летного состава города Торжка, а также экипажи полка из ВВС и ПВО Белорусского военного округа, которые прибыли накануне, – вспоминает Шерер.

Заместителем командира полка подполковником Геннадием Этиевым была поставлена задача: первоначально сброс песка и доломита производить из специально изготовленных контейнеров с дистанционным управлением. Но этот метод на практике оказался нерациональным – из строя часто выходила система дистанционного управления. Экипажи получали большую дозу облучения, когда зависали над реактором, чтобы высыпать точно в центр блока груз из контейнера. Иногда приходилось сбрасывать его вместе с контейнером. Возникали проблемы, и надо было немедленно принимать решение.

Командир эскадрильи Александровского полка Юрий Яковлев предложил для доставки груза использовать вместо контейнеров парашютные купола. Эта была дорогостоящая идея, но она полностью себя оправдала. Парашюты доставлялись на аэродром «Чернигов», затем перевозились на площадку загрузки «Кубок-1», расположенную в 14 километрах южнее Чернобыльской АЭС. Территория была не так загрязнена, поэтому и приняли решение доставлять туда сбрасываемые материалы.



На киевских и черниговских заводах в срочном порядке организовали производство специальных замков для подцепки парашютных куполов. Когда все было готово, пять экипажей вылетели из Чернигова. Начался отсчет нового этапа работы по засыпке на внешней подвеске в реактор.

К Ми-26 подвешивалось девять парашютов с грузом, по тонне в каждом. Задача штурмана Шерера состояла в том, чтобы сбросить груз в самый центр реактора. Каждому экипажу ежедневно выдавали по ящику кефира, которым не только утоляли жажду, но и на некоторое время притупляли металлический привкус во рту. После каждого вылета проверяли показания индивидуальных дозиметров – если доза облучения составляла 25 рентген, полеты прекращались. Эта критическая доза набиралась буквально за считанные дни.

За время работы в чернобыльской зоне штурман Сергей Шерер и его коллеги сделали по 19 рейсов, сбросили на четвертый реактор около 170 тонн груза. Получивших большую дозу облучения отправили на прилетевшем из Москвы самолете Ту-134 в центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь. Среди них был и Шерер.

На аэродроме «Чкаловский» экипажи встречали медики в индивидуальных средствах защиты. В течение трех недель летчики проходили обследование. У каждого было выявлено повышенное содержание радиоактивного йода в щитовидке.

Несмотря на принятые меры профилактики и усиленную дезактивацию, «фонили» и личный состав, и техника. Но продолжали летать и нести нелегкую службу. Когда вертолеты дальше эксплуатировать не представлялось возможным, летчикам Ми-26 становилось не по себе: тяжело было расставаться со своей боевой машиной.

– Чернобыльская трагедия – это незаживающая рана, – говорит Сергей Владимирович.

Он хорошо помнит боевых товарищей, которых не пощадила радиация. Все меньше становится тех, кто, жертвуя собой, был в первых рядах.

НАДЕЖНЫЙ ТЫЛ

Время бежит быстро, и каждый день приносит что-то новое. На мой вопрос о планах на будущее Шерер отвечает так:

– Достоинно выполнять возложенные обязанности, чтобы не подвести товарищей, тех, кто в меня верит.

А в том, что его замыслы претворятся в жизнь, можно не сомневаться. К тому же он всегда может опереться на свой коллектив.

Сергей Владимирович убежден: его успехи во многом зависят и от семьи. В частности, от жены, которая с ними в радости, и в горе. Как он сам признается, Ольга Ильинична – его верный спутник, чудесная хозяйка и, конечно же, надежный тыл. С ней ему легко идти по жизни.

Антон ВЫРВИЧ,
ведущий специалист управления профилактики и внутреннего контроля Транспортной инспекции

Фестиваль

Созвездие
талантов

зажгли в минувшие выходные на Белорусской железной дороге



Фестиваль народного творчества прошел в Культурно-спортивном центре Минского отделения магистрали. В нем приняли участие самодеятельные коллективы центров культуры дороги, индивидуальные исполнители из разных предприятий и организаций БЖД – всего без малого 400 человек.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

По условиям проведения фестиваля каждое отделение представило концертную программу на 20 минут. В этот субботний день в концертном зале КСЦ вокальные номера сменяли танцевальные, цирковые, театрализованные. Артисты творческих коллективов радовали своими новыми программами. Удивляли талантами и труженики магистрали, для которых музыка, вокал, танец – увлечение. Они не так часто выходят на большую сцену, поэтому им очень важна поддержка коллег и земляков.

Зрителей и жюри впечатлили яркий танцевальный номер «Стиляги» дежурного по горке и дежурного по парку станции Барановичи-Центральные Антона и Надежды Купрацевичей, вокальное исполнение агента по снабжению Жлобинского вагонного депо Алексея Самойлова и водителя Жабинковской дистанции пути Александра Янчука, ведущего бухгалтера РУП «Главный расчетный информационный центр Белорусской железной дороги» Натальи Шакиной и инженера дорожной лаборатории дефектоскопии Центра диагностики объектов инфраструктуры Инны Клышпач.

Безусловно, порадовали поклонников и заслуженные любительские коллективы Республики Беларусь – ансамбль белорусской песни «Цернічка», ансамбль эстрадного танца «Озорные огоньки», цирковая студия «Белая Русь», ансамбль танца «Дружба», а также образцовые и народные коллективы различных центров культуры магистрали.

По итогам проведения фестиваля все получили дипломы, сувениры, цветы, а юные участники – сладкие подарки от Объединенной отраслевой профсоюзной организации железнодорожников и транспортных строителей Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций.



Фото Алексея ВОЙТОВА

Культура

К успеху –
в ритме танца

В Культурно-спортивном комплексе Гомельского отделения Белорусской железной дороги – немало самобытных, творческих коллективов, которые известны не только в областном центре, но и далеко за его пределами. Одним из них является ансамбль танца «Дружба», которым руководит Елена Тимошенко.

Коллектив прошел большой творческий путь длиной в 70 лет. На его счету – немало достижений, побед и наград. Он удостоен высокого звания «Заслуженный любительский коллектив Республики Беларусь».

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Как сообщила ведущий специалист сектора идеологии и культурно-массовой работы РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» Людмила Сироткина, «Дружба» в очередной раз праздновала свой триумф. Это выразилось в ярком, незабываемом и поистине грандиозном событии – концерте, которым коллектив подтвердил звание заслуженного любительского коллектива Республики Беларусь.

Программа красочного представления состояла из двух полноценных отделений. В первом были показаны народно-сценические постановки, гармонично сочетающиеся с хореографическим действием на сцене. Прекрасная творческая работа посвящалась Году малой родины. Можно только представить, насколько воодушевленно и мастерски доносили исполнители свои чувства до зрителей и как они отзывались в сердцах тех, кто пришел на этот концерт грации и мастерства. Великолепная хореографическая подготовка, эксклюзивные костюмы, музыка, свет, воодушевленная актерская игра участников ансамбля создавали на сцене поистине сказочную атмосферу.

За пять лет с момента присуждения «Дружбе» высокого звания «Заслуженный любительский коллектив Республики Беларусь» его концертная программа полностью обновилась. Коллектив работает в нескольких направлениях: народно-сценический танец и эстрадная классика, поэтому второе отделение было составлено из эстрадных номеров.

Нужно отдать должное руководителю ансамбля танца «Дружба» Елене Тимошенко, которая выступила не только в качестве хореографа, но и как сценограф, режиссер и сценарист программы, идейный разработчик костюмов.

Трудно представить ДКЖ без этого самодеятельного коллектива. Но можно с полной уверенностью сказать: ансамбль по праву является своеобразной визитной карточкой этого центра культуры. Благодаря настойчивости и трудолюбию Елены Ивановны, ее тонкому и великолепному вкусу и высокому мастерству хореографа танцевальный коллектив продолжает жить, творить и создавать свои новые шедевры. Выступая на многих концертных площадках города, области, республики, на предприятиях Гомельского отделения, за рубежом, ансамбль доносит до зрителя свой неповторимый репертуар и высокую сценическую культуру.

Танец, показанный на сцене и нашедший отклик в сердцах, как и любая история, требует продолжения. Имея отличные организаторские способности, творческое мышление, музыкальный и художественный вкус и не нарушая стиля выступлений «Дружбы», Елена Тимошенко создает свои оригинальные авторские поста-

новки. Она творчески продолжает традиции бывших руководителей ансамбля Александра Рыбальченко и Тамары Ковжун. Талантливый хореограф постоянно расширяет и обновляет программу, обращая внимание на выразительность исполнительского мастерства, гармонично соотнося технику с воодушевлением



исполнителя. А выступления с популярными и известными белорусскими и зарубежными исполнителями позволяют коллективу профессионально расти и совершенствоваться.

Ансамбль танца «Дружба» отличается продуманным выбором музыкального материала, поиском собственного хореографического почерка, разнообразным репертуаром. При его подборе Елена Тимошенко использует этнографическую литературу, методику преподавания народно-сценического и классического танцев и многое другое.

Основной принцип творческого коллектива – сохранить, приумножить и продолжить лучшие традиции. И в то же время он не боится смелых решений. Каждый его номер – яркий,



запоминающийся, наполнен смыслом и идеей. Осторожно, с тонким пониманием содержания и художественного образа номера, Елена Тимошенко воссоздает на сцене авторские произведения хореографического искусства.

Коллектив ансамбля живет в чрезвычайно напряженном ритме: репетиции, поездки, концерты, в том числе и обменные, с коллективами из других городов, а также смотры, отборочные туры, фестивали. Сегодня ансамбль танца «Дружба» – это высокопрофессиональный хореографический коллектив с многолетними традициями и богатой историей.

Россия

«Беспилотный» не равно «неуправляемый»

В начале мая на подъездах к Крымскому мосту был проведен тестовый заезд пяти беспилотных транспортных средств (об этом мы писали в прошлом номере), а на прошлой неделе в рамках Петербургского международного юридического форума состоялась дискуссия «Беспилотный транспорт в России: необходимое регулирование для обеспечения технологического лидерства».

Эксперты обсудили возможность тестирования беспилотных машин на дорогах общего пользования, проблему обеспечения безопасности пассажиров и пешеходов, а также развитие дорожной инфраструктуры и приведение разрабатываемого российского законодательства в сфере беспилотного транспорта в соответствие с международными стандартами.

«Минтранс готовит нормативную базу, ведет большую работу с другими странами. В частности, созданы специальные рабочие группы совместно с Нидерландами и Финляндией, разработка нормативов обсуждается с Сингапуром. Мы рассматриваем проект о внесении изменений в закон о ПДД и в Правила дорожного движения. Нужно закрепить основополагающие догмы,

на которых будут построены нормативы. Приоритетом должна стать безопасность дорожного движения», – цитирует zakon.ru директора Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Александра Славуцкого, принявшего участие в дискуссии.

В целом участники мероприятия пришли к выводу, что в России необходимо усилить взаимодействие между всеми ветвями власти, обеспечить прозрачность законодательного процесса в этой сфере, разработать стандарты беспилотных транспортных средств и, самое главное, ускорить процесс создания нормативно-правовой базы для беспилотного транспорта.

Единороссы мониторят остановки

По информации ФедералПресс, партпроект «Единой России» «Безопасные дороги» запустил мониторинг остановок общественного транспорта во всех регионах страны. Организаторы акции намерены выявить наиболее опасные участки и выработать предложения по повышению мер безопасности людей, ожидающих общественный транспорт.

«Сейчас все чаще можно прочесть в новостях, как очередной автомобиль или автобус въехал в остановку. Увы, но пешеходам небезопасно не только переходить дорогу, но и находиться рядом с проезжей частью, – считает Сергей Бидонько, координатор партпроекта «Единой России» «Безопасные дороги», заместитель председателя комитета Государственной думы по транспорту и строительству. – Сегодня для предотвращения таких наездов используются ограждения,

представляющие собой пространственную конструкцию из стальных труб. В надземной части они заполнены бетоном повышенной прочности, а в подземной – залиты в бетонную плиту. Такие ограждения используются для безопасности граждан, но пока ими оснащены далеко не все остановки.

Для проверки состояния инфраструктурных объектов «Единая Россия» сформировала специальные комиссии. Результаты мониторинга будут представлены в конце

июля. Выработанные предложения по повышению мер безопасности пассажиров, ожидающих на улице общественный транспорт, поступят в Министерство транспорта Российской Федерации.

К слову, партпроект «Безопасные дороги» проводит также мониторинг состояния сельских дорог. Организаторы намерены до конца мая выявить сельские территории, на которых ни разу не проводился капитальный ремонт дорог, и также направить список в Минтранс.

Молдова

Будет называться «Е»

18 мая в Кишиневе презентовали белорусский электробус. Он будет называться «Е» – по первой букве слова experimental (экспериментальный).



Как пишет Sputnik.md, первый электробус, купленный примэрией у «Белкоммунмаша», будет курсировать по маршруту парк «Алуanelул» – улица Каля Ешилор – проспект Штефана чел Маре – проспект Негруцци – проспект Юрия Гагарина – железнодорожный вокзал. На конечных станциях пути, по которому он будет двигаться, установлены системы подзарядки.

Примэрия Кишинева закупила пока только один электробус. Он обошелся молдавской столице в 380 тысяч евро. Как отметил во время презентации нового транспорта исполняющий обязанности директора управления электротранспорта Кишинева Дорин Черный, троллейбус, собранный в Кишиневе из белорусских комплектующих, стоит дешевле – 202 тысячи евро. Однако у электробуса есть преимущества: в отличие от троллейбуса ему не нужна контактная сеть. Автономно он может проехать до 15 километров, а заряд батареи длится всего 7–10 минут.

Молдова намерена оценить все плюсы и минусы нового электробуса и потом уже принять решение о закупке дополнительных единиц техники.

Украина

Один за двоих

С 14 июля в Киеве цена одной поездки в трамвае, троллейбусе и автобусе увеличится вдвое – до восьми гривен. Столько же – вместо нынешних пяти гривен – будет стоить поездка в метро. В других городах страны проезд в общественном транспорте тоже подорожает. Столичные власти пообещали, что сохраняют льготы для пенсионеров, людей с ограниченными возможностями, детей до 6 лет, чернобыльцев, ветеранов и военных.

Как пишет «РБК-Україна», по словам заместителя председателя Киевской городской госадминистрации (КГГА) Дмитрия Давтяна, для пассажиров, пользующихся проездными билетами и бесконтактными картами, стоимость проезда будет «с дисконтом» – от 6,3 гривны. В столичном метрополитене после подорожания также будут доступны новые типы проездных билетов: на 10 поездок на пять календарных дней – за 75 гривен, на 14 поездок на семь дней – 104 гривны и на 30 поездок на 15 дней – 210 гривен.

В КГГА поясняют, что действующие тарифы не покрывают себестоимости услуг муниципального транспорта. «С 2015 года тарифы на электроэнергию в стране выросли в 5,4 раза, стоимость дизельного топлива – в 1,5 раза, шин – в 1,5 раза, индекс потребительских цен за период с 2015 по 2017 год составляет 183%», – объясняет Дмитрий Александрович причины повышения платы за проезд.

Впрочем, по его словам, даже после двукратного увеличения цен тарифы все равно не станут экономически обоснованными: «Нынешний рост является компромиссным. И он меньше необходимого».

В дополнение к теме «РБК-Україна» приводит слова генерального директора КП «Киевпастранс» Дмитрия Левченко о том, что нехватка водителей на предприятии составляет более 700 человек, а около трети транспортного парка нуждается в капитальном ремонте. Как отмечает Дмитрий Валентинович, экономически обоснованный тариф на 2018 год – 8,77 гривен на проезд в трамвае, троллейбусе, автобусе и 15,47 – в городской электричке. По словам спикера коммунального предприятия «Киевский метрополитен» Натальи Макогон, для метро экономически обоснованный тариф составляет 8,27 гривен.

Кроме того, она рассказала «РБК-Україна», что в этом году будет продолжаться внедрение автоматизированной оплаты проезда. «Сейчас пока финансово стимулируем пассажиров переходить на электронную плату за проезд. Плюс метро постоянно расширяет функционал способов внесения оплаты – банковской картой, смартфоном, умными часами. В июле ждем также и внедрение единого электронного билета. В перспективе он будет действительным на всем коммунальном транспорте, – говорит Наталья Анатольевна. – Сейчас около 65% пассажиров пользуются электронными средствами оплаты проезда, а 35% используют жетоны метро. Когда доля жетонов в общей структуре составит 10%, тогда мы сможем окончательно изъять их из оборота. Возможно, это произойдет к концу года».

По информации пресс-службы украинского «ПриватБанка», механизмы бесконтактной оплаты проезда действуют в 18 городах Украины. Только в апреле ими воспользовались полмиллиона пассажиров. Креативный директор «ПриватБанка» Егор Аветисов сообщил, что еще в апреле прошлого года количество транзакций в общественном транспорте страны составляло около 20 тысяч. Многие украинские населенные пункты постепенно внедряют электронные методы оплаты проезда. Однако в больших городах, особенно в Киеве, процесс усложняется из-за большого количества льготников.

Кыргызстан

Источник загрязнения – транспорт

Основной источник загрязнения воздуха в столице Кыргызстана – транспорт. Об этом заявил руководитель санитарно-экологической инспекции мэрии Бишкека Данияр Сулайманов.

По данным Госагентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства страны, в столице эксплуатируется от 400 до 600 тысяч автомобилей. 25 процентов транспорта ездит без катализаторов, на дешевом топливе.

Спрашиваете – отвечаем

Праздники – без оплаты

Во время моего трудового отпуска были праздничные дни. Оплачиваются ли они и продлевается ли в таком случае отпуск?

Николай, г. Добруш

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

– Согласно статье 151 ТК продолжительность отпусков работников исчисляется в календарных днях. Государственные праздники и праздничные дни, установленные и объявленные нерабочими, приходящиеся на период трудового отпуска, в число календарных дней отпуска не включаются и не оплачиваются. Однако фактически работник из отпуска выходит позже на такое количество дней, сколько праздничных дней и государственных праздников пришлось на его отпуск.

Всемирный день щитовидной железы

Щитовидка нужна и важна

Ежегодно, 25 мая во многих странах отмечается Всемирный день щитовидной железы.

В этот день проводятся дополнительные мероприятия, направленные на повышение уровня информированности общества о возможных заболеваниях щитовидной железы и методах их предотвращения, а также на пропаганду современных методов профилактики и лечения болезней этого органа. Согласно медицинской статистике, различными неполадками в работе щитовидной железы страдает до трети всего населения планеты. Узловые образования выявляются у 30 процентов взрослых людей, зоб (увеличение железы в результате дефицита йода) – у 10–30 процентов. Большинство заболеваний этого важного органа на сегодняшний день считаются излечимыми.

Когда щитовидка начинает вырабатывать мало гормонов, все процессы в организме замедляются, уменьшается образование энергии и тепла. Появляются симптомы, которые без помощи врача трудно отнести к проблемам щитовидной железы. Чаще всего мы списываем их на распространенный сегодня синдром хронической усталости. *Попробуйте оценить свое состояние. Часто ли у вас бывают:*

- слабость, утомляемость, апатия, снижение настроения;
- ухудшение работоспособности и памяти, проблемы с концентрацией внимания;
- плохая переносимость холода, частый озноб;
- прибавка в весе при пониженном аппетите. При этом сбросить лишние килограммы, несмотря на диету и физическую активность, не получается;
- отеки лица, рук и стоп;
- замедление сердечного ритма (брадикардия);
- сухость кожи и волос, ломкость и тусклость ногтей;

Если вы обнаружили у себя хотя бы три из вышеперечисленных симптомов, срочно обратитесь к эндокринологу.

Бывает, наоборот, железа начинает избыточно производить гормоны. При такой гиперфункции развивается тиреотоксикоз (переизбыток гормонов). Наиболее частая его причина – увеличение щитовидной железы (в народе это называют «зобом» или «базедовой болезнью»). Организм начинает работать в «авральном» режиме, расходуя все возможные ресурсы. Первые признаки этого – раздражительность, перепады настроения. А также:

- потеря веса при повышенном аппетите – врачи шутят, что выражение «Не в коня корм» именно про тех, кто страдает от тиреотоксикоза;
- постоянная повышенная потливость, плохая переносимость жары;
- проблемы с сердцем, тахикардия, аритмия, повышение артериального давления;
- бессонница, головокружения, тремор рук;
- ломкость ногтей, выпадение волос;
- проблемы со зрением, частое слезотечение, резь, изменение размера и формы глаз.

У вас со щитовидной железой все в порядке? Все равно не стоит забывать о профилактике. Рекомендуется постоянно употреблять вместо обычной соли йодированную и минимум трижды в неделю есть продукты с высоким содержанием йода, особенно морепродукты. А вот сахар, всевозможные консервированные продукты, маринады, маргарин и соусы – под запретом. Избыточный вес и вредные привычки (особенно курение) в разы увеличивают вероятность возникновения проблем.

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

МЧС

Безопасность – ежедневно

Формирование культуры безопасности ребенка должно начинаться в семье. Ведь именно дома детишек зачастую подстерегает масса опасностей, на которые взрослые не обращают внимания.



Острые углы мебели, мелкие предметы, незакрытые электророзетки, доступные предметы бытовой химии и лекарства, горячие жидкости – все это может послужить причиной непоправимой трагедии при оставлении детей без присмотра даже на пару секунд.

Если же в руки малолетнего ребенка попадают спички или зажигалка, а взрослых в этот момент нет рядом, даже страшно представить, что может произойти. Именно поэтому работники Партизанского РОЧС при проведении профилактической работы в жилом фонде упор делают на семью, воспитывающие малолетних детей.

Особое внимание уделяется правилам безопасности дома, а также установке и эксплуатации автономных пожарных извещателей в комнатах. Родителям советуют показывать детишкам серию мультфильмов о безопасности «Волшебная книга», герои которых уже полюбили тысячи белорусских девочек и мальчишек. Кроме того, предлагают им пройти тест безопасности вместе с ребенком на официальном сайте МЧС. А малышам дарят красочные тематические буклеты «Безопасное детство», в которых в яркой и доступной форме рассказано об основных правилах безопасности.

Татьяна РУСАЛОВИЧ, инспектор Партизанского РОЧС

Сканворд

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

Болотный бобр	Советская ЭВМ	Его пашет трактор	Глиняный забор	Лихой мотоциклист					
				Бельгийский хлеб	Концентрат фруктового сока	Кровосос с энцефалитом	... -дежанейро		
Веник, посаженный на кол	Устная помощь				Все ... в шляпе				
				Господа баклажаны				Ездит за 100	
Суп из рыбы	Вид линолеума				"Биттеритте, фрау ..."	Автор "Робинзон Крузо"	Курорт в Австралии		
Мореход ... Бартоломео	Краска для волос				Советский хоккеист	Перевал на Кавказе	Капля дождя в мороз		
	Арабская буква					Результаты	Мелкая трава на воде	Белужья спинка	
	Ученик по старинке				Крем для чистки лица				
"Ибица" среди автомобилей	Жизненная позиция	Бегают с места на место	Пятый президент Болгарии	Орудие рыбака					
		Лекарственное растение							
Кузнечный очаг	Гордиева головоломка			... - ... душа в теле	Расказ И. Бунина				
		Станок папы Карло							

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: Байкер, Копилу, Совет, Дено, Метра, Овощи, Фенин, Уха, Мадан, Бечо, Дад, Итори, Школяр, Скраб, Уда, Сест, Девяси, Чен, Горн, Верстак, ПО ВЕРТИКАЛИ: Дуван, Батон, Крем, Фио, Истра, Лоре, Лошаб, Лихач, Хна, Дефо, Мори, Динаш, Дено, Фирсов, Радна, Крепо, Летуя, Радев, Русст, Валик, Ере.

Коллектив УП «Белтехосмотр» выражает глубокие соболезнования начальнику филиала УП «Белтехосмотр» в Могилевской области Виктору Васильевичу Волкову с постигшей его невосполнимой утратой – смертью МАТЕРИ.

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

Верный друг

В доме ведущего специалиста регионального отдела контроля на платных дорогах (РОКПД) в городе Ошмяны Ольги ГУЩЕНИ йоркширского терьера Джеки Чана считают полноценным членом семьи.

– Когда моя сестра купила своему болящему ребенку собаку, мальчик пошел на поправку и заметно изменился: стал добрее, ответственнее. Мы решили последовать ее примеру – подарили младшему сыну пса такой же породы, – рассказывает Ольга Владимировна. – И не жалею. Данила теперь аккуратнее, ответственнее, усидчивее. Со своим четвероногим другом он не только играет, но и выгуливает его, кормит.

Несмотря на то что наш песик невелик, он хороший и верный защитник. Будет стоять до последнего, чтобы нас никто не обидел. Недаром же мы его назвали в честь мастера боевых искусств Джеки Чана.

Однажды наш Джеки вступил в неравную схватку с таксой. Собаки этой породы тоже небольшие, но очень хитрые. К тому же они охотничьи. Данила вытащил Джеки буквально из пасти таксы. Целую неделю мы с сыном ухаживали за своим питомцем. Этот случай не напугал нашего пса. Он по-прежнему готов защищать своих хозяев.

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

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

Это интересно

28 мая 1900 года в центре Парижа был открыт первый в мире электрифицированный вокзал Орсе. Он был спроектирован архитектором Виктором Лалу и возведен для Всемирной выставки 1900 года. Сегодня это здание, которое сочетает в себе классицизм XIX столетия и более современный, индустриальный, стиль, известно как Музей изобразительных искусств – одно из крупнейших в мире собраний европейской живописи и скульптуры периода 1850–1910 гг.

Чудесное перевоплощение

сти использования паровых двигателей в подземном пространстве отдельные вагоны и целые пассажирские составы доставлялись при помощи небольшого электрического локомотива с вокзала Аустерлиц.

На территории Орсе располагался комфортабельный отель, который был очень популярным среди политических деятелей Франции и ее гостей.

К концу 1930-х длины платформ стало не достаточно для того, чтобы принимать современные мощные поезда. Но удлинить их было невозможно, нецелесообразно и даже



был расположен почтовый центр для отправки посылок военнопленным. Заброшенная станция служила даже подмостками для съемок фильма Орсона Уэллса «Процесс» по одноименному роману Франца Кафки. На какое-то время она стала родным домом для парижской театральной труппы Renaud-Barrault. В части помещений находились аукционные дома, была вновь открыта привокзальная гостиница, действующая до 1973 года.

Некоторое время вокзал находился под угрозой сноса. На его месте хотели возвести



ритории бывшего вокзала нового музея, разгрузив тем самым помещения Лувра и галереи Же-де-Пом. Переоборудование было спроектировано итальянским архитектором-женщиной Гаэ Ауленти. Работы начались в 1980 году и завершились через 6 лет с отставанием от графика и перерасходом бюджета. 1 декабря 1986 года музей был открыт президентом страны Франсуа Миттераном.

Основу коллекции составляют работы импрессионистов и постимпрессионистов. Коллекция богата и произведениями декоративного искусства в стиле ар-нуво, фотографиями и предметами архитектуры. Она состоит из более чем 6000 произведений искусства (не включая фотографий и кинофильмов).

Здесь можно увидеть произведения Клода Моне и Эдуарда Мане, Винсента ван Гога, Поля Гогена, Анри Тулуз-Лотрека, Камилля Писсарро, Альфреда Сислея, Жана Огюста Доминика Энгра, Огюста Ренуара, Эдгара Дега, Поля Сезанна и других импрессионистов. Представлены также символизм, натурализм и модернизм, а постоянная международная выставка ар-нуво включает в себя мебель, предметы искусства и витражи.

Музей Орсе также является местом для проведения спектаклей и концертов. Здесь проводится ежегодный фестиваль, посвященный происхождению кино.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Его строгий каменный фасад удачно скрывает внутреннюю конструкцию арки железнодорожного вокзала, выполненную из стекла и стали. Он состоял из 16 подземных железнодорожных путей, откуда поезда ходили в юго-западном направлении. Были здесь пандусы, а также такие на тот момент достижения прогресса, как грузовые и пассажирские лифты. Ввиду недопустимо-

опасно для строения – пути проходили под землей, а к вокзалу вплотную примыкали другие здания. Вокзал стал обслуживать исключительно местные пригородные направления, а к 1939 году движение поездов практически прекратилось.

После закрытия здание служило для разных целей. Во время Второй мировой здесь

новый гостиничный комплекс. Но огромная волна общественного негодования убедила власти Парижа отнестись к сооружению как к памятнику архитектуры и внести его в Перечень исторических объектов города.

К 1973 году по настоянию президента Помпиду управление музеев Франции рассмотрело возможность создания на тер-

Редакция газеты

TRANСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

главный редактор (017) 294-16-05
первый заместитель главного редактора 285-37-98
заместители главного редактора 294-20-54
294-02-80

главный бухгалтер 294-20-54
обозреватели 285-37-89
294-52-45

отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
Витебск (0212) 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

Индекс 64121

Подписано в печать 23.05.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 915 экз. Заказ 1713.
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

