

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

31 мая 2018 г., четверг, № 22 (6029)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам



Где живем – оттуда и летаем

Отпускной сезон – на старте. А любой отдых начинается с дороги. Понятно, что люди хотят сделать эту дорогу короче, не ехать за много километров от дома для того, чтобы улететь туда, где запланировали получить свою порцию радости и новых впечатлений. И авиаторы, как говорится, идут навстречу пожеланиям граждан.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

– 30 мая чартерным рейсом в турецкую Анталию открывался летний сезон авиапутешествий из Гродненского аэропорта. С 8 июня самолеты полетят в болгарский Бургас, 5 июня возобновляются регулярные рейсы в российский Калининград, а с 14 июня туристы смогут воспользоваться возможностью поехать из Гродно в черногорский Тиват.

– Черногория – новое направление в расписании авиарейсов из Гродно, – сообщил начальник Гродненского филиала государственного предприятия «Белаэронавигация» Анатолий Купрашевич. – На сезон-2018 запланировано восемь чартерных рейсов по маршруту Тиват – Гродно – Тиват, и мы надеемся, что он будет востребован туристами. К примеру, в прошлом году появление нового маршрута полетов – из Гродно в Анталию и обратно – обрадовало гродненцев: все самолеты вылетали с полной загрузкой.

Регулярные и чартерные рейсы будет выполнять авиакомпания «Белавиа». На маршрутах в Анталию,

Тиват, Бургас будут эксплуатироваться самолеты «Боинг 737-300» вместимостью 148 пассажиров. В Калининград полетят канадские региональные CRJ-200, позволяющие перевозить 50 пассажиров. Важно отметить, что при путешествии в Калининград авиатранспортом отпадает необходимость получения шенгенской визы.

Гродненский аэропорт отвечает всем современным требованиям, подчеркнул Анатолий Михайлович. Он является аэропортом международного класса. Службы для обеспечения полетов, приема и выпуска самолетов могут обеспечить круглосуточный прием и обслуживание воздушных судов типа Ил-76, Ту-154, Ту-204, «Боинг 737-800», «Боинг 757-200», А-320 и классом ниже, а также всех типов вертолетов.

По маршруту Калининград – Гродно – Калининград запланировано 24 рейса.

27 чартерных рейсов – в сообщении Бургас (Болгария) – Гродно – Бургас. В Анталию будет совершено 11 рейсов.

Прямая линия

2 июня 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



КТС, минский формат

5 июня в Минске пройдет VIII сессия советов Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ. Организатором форума выступает Минтранс Беларуси.

Предусмотрено проведение отдельных заседаний шести отраслевых советов КТС: по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту; безопасности на транспорте; информатизации на транспорте; морскому и внутреннему водному транспорту; международным транспортным коридорам СНГ; образованию и науке. В завершение состоится пленарное заседание с подведением итогов работы.

Отчет о работе форума будет опубликован в ближайших номерах газеты.

Подписка. II полугодие 2018 года

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

Для предприятий и организаций – индекс 641212
Стоимость подписки на 6 месяцев – 99,0 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 64121
Стоимость подписки на 6 месяцев – 49,86 руб.

(стр. 75 подписного каталога)

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – индекс 632412
Стоимость подписки на 6 месяцев – руб. 89,88
Для индивидуальных подписчиков – индекс 63241
Стоимость подписки на 6 месяцев – руб. 42,96

ОХРАНА ТРУДА ПРАКТИКУМ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

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

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

Подписка:

на почте: подписной индекс 003552

по телефонам редакции: +375 17 241-02-96 (гор) +375 29 315-17-49 (vel)

ЧП «Гаудиум» УНП 191821445

www.belbap.by

Сплитстоун Бел

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

АЛМАЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

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

МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

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

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

Сотрудничество

Новые подходы – новые партнеры

Конференция на тему «Беларусь – Нидерланды: железнодорожный бизнес, логистика, перспективы и решения» прошла в Гааге 22 мая. Делегацию БЖД возглавлял первый заместитель начальника дороги Игорь Шилов, сообщает пресс-центр магистрали.

В мероприятии приняли участие Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в Королевстве Нидерландов Николай Борисевич, руководитель группы экспертов по вопросам развития железнодорожного транспорта Министерства инфраструктуры и водного хозяйства Королевства Нидерландов Хинне Гроот.

Среди участников – представители порта Роттердам, компании DHL, JUSDA Europe, GVT Transport & Logistics B. V., АО «ПКП Карго», ООО «ДБ Карго Польша», ООО «Евротранс», «Бремино Групп», NUNNER, а также официальный экспедитор Белорусской железной дороги государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» и его филиал по работе в Европейском союзе «Белинтертранс-Германия».

Белорусская железная дорога проводила мероприятие на территории ЕС впервые. Участники обсудили новые подходы по взаимодействию и сотрудничеству на рынке транспортных услуг, обменялись опытом и идеями по более эффективному ведению транспортного бизнеса. Деловая программа конференции предусматривала ряд выступлений и презентаций.

В своем приветственном слове к участникам конференции Николай Борисевич отметил, что Нидерланды традиционно входят в

десятку основных торгово-экономических и кредитно-инвестиционных партнеров Беларуси. Он выразил уверенность в том, что данное мероприятие позволит наладить и выстроить конструктивный диалог для развития сотрудничества в сфере железнодорожных перевозок как в двустороннем, так и в многостороннем формате и станет традиционным.

Первый заместитель начальника Белорусской железной дороги Игорь Шилов познакомил участников конференции с возможностями, основными проектами и перспективами магистрали.

Перевозки грузов по БЖД в сообщении со странами Евросоюза в 2017 году составили 52 млн тонн. Доля Нидерландов в общем объеме – 12%. Примером эффективного логистического решения для развития железнодорожного бизнеса являются перевозки контейнеров в сообщении Тилбург – Минск – Чэнду и в обратном направлении.

В 2017 году обеспечен их рост в три раза к 2016 году. За три месяца 2018-го – в два раза к аналогичному периоду 2017-го. Доля перевозок поездом Тилбург – Чэнду уже достигла 7% и стремительно растет.

В сообщении с Нидерландами в апреле организован новый маршрут перевозок из Чунциня в Тилбург. Участникам мероприятия было предложено учитывать возможности нового маршрута при формировании логистических решений.

Белорусская железная дорога рассматривает развитие перевозок контейнерными поездами в сообщении с Китаем в качестве стратегического и наиболее перспективного. Магистраль является участником семистороннего соглашения между железными дорогами Китая, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества.

В ходе конференции состоялся обмен мнениями по широкому кругу вопросов, касающихся темы конференции.

Инвестиции



29 мая в ходе встречи Президента Беларуси Александра Лукашенко с председателем совета директоров и владельцем группы компаний «Штадлер» Петером Шпулером обсуждались перспективы развития ЗАО «Штадлер Минск».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Беларусь стала первой страной на территории постсоветского пространства, наладившей взаимовыгодное сотрудничество с компанией «Штадлер», являющейся одним из ведущих европейских производителей железнодорожного подвижного состава. Швейцарские электропоезда начали курсировать в Беларуси в 2011 году. За 8 лет поезда городских и региональных линий стали любимым видом транспорта для белорусов и гостей нашей страны и поистине являются визитной карточкой Белорусской железной дороги. Сегодня на ней эксплуатируются 18 поездов серий ЭПГ, ЭПР и ЭПМ.

В 2014 году в городе Фаниполе, что под Минском, было возведено предприятие по производству поездов – ЗАО «Штадлер Минск». Завод успешно реализует свою продукцию не только в Беларуси, Россию, но и на рынки Европейского союза.

Так, с Норвегией подписан контракт на поставку до 2020 года 18 поездов. 11 составов покупает Венгрия. Готовится к отправке очередная партия трамваев для Санкт-Петербурга. Кроме того, 20 электропоездов будут произведены для Белорусской железной дороги, 44 вагона заказал Минский метрополитен.

Наличие выгодных контрактов, хорошая загрузка предприятия подвигли руководство «Штадлера» на принятие конструктивных решений по дальнейшему расширению своего присутствия в Беларуси. В первую очередь планируется создать производство преобразователей для электромоторов трамваев и поездов. Продукция будет экспортироваться в том числе в страны Западной Европы. Помимо этого, расширится существующее производство вагонных кузовов до 300 единиц в год.

– В общей сложности два этих проекта потребуют инвестиций в размере около 25 млн евро. На следующем этапе мы хотим расширить производство вагонных кузовов до 450 штук в год. На реализацию этих планов будет инвестировано от 10 до 12 млн евро, – поделился планами Петер Шпулер.

Таким образом, «Штадлер» планирует дополнительно инвестировать в развитие производства в Беларуси около 35 млн евро.

Владелец группы компаний «Штадлер» также отметил высокий уровень квалификации и трудоспособность белорусских специалистов и посоветовал всем потенциальным инвесторам взять эту информацию себе на заметку.

– Мы практически с нуля построили предприятие в Беларуси, внедрили там ведущие западные технологии. Сегодня «Штадлер Минск» на равных конкурирует с другими нашими площадками по всему миру. Например, недавно мы выиграли тендер на поставку трамваев в Боливию для города Кочабамба. Вся партия будет произведена на заводе в Фаниполе. В Латинскую Америку мы пока еще ничего не поставляли, – заметил Петер Шпулер.

Информируя о географии поставок продукции, производимой белорусским предприятием «Штадлер», Петер Шпулер назвал не только рынки стран СНГ, Евразийского экономического союза, но и государства Центральной Европы. Не исключается перспектива работы на таких далеких рынках, как Латинская Америка.

– Думаю, и наше предприятие, и Беларусь в целом могут гордиться, что мы на равных держимся в глобальной конкурентной борьбе, – подчеркнул Петер Шпулер.

Обновление

Экология?
Электробус!

Брест намерен приобрести четыре электробуса, собранных в ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» . Идею горисполкома поддержали областные и республиканские власти. Но договоренность с компанией-производителем есть пока только о количестве. Какие модели придут в областной центр, еще неизвестно.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

В начале прошлого года Брест был выбран для реализации проекта экологически привлекательного города «Симбиозити», разработанного в контексте Национального плана действий по развитию зеленой экономики в Беларуси до 2020 года. Модернизация транспортной системы – одна из приоритетных задач проекта. Многие идеи пока еще на стадии обсуждения, но уже и поставлены первые подписи.

В конце апреля утвердили белорусско-польский проект по внедрению в городе Бяла-Подляска и Бресте интеллектуальной транспортной системы. Она позволит перераспределить транспортные потоки с загруженных магистралей на дороги с меньшей интенсивностью, увеличить среднюю скорость движения транспорта и снизить негативное воздействие выхлопных газов на окружающую среду. Этот проект стал одним из победителей конкурса, проводившегося в рамках Программы трансграничного сотрудничества «Польша – Беларусь – Украина 2014–2020». На него выделили 2,4 млн евро.

Стремясь к экологически привлекательной обстановке в городе, исполком поднял вопрос и о закупке соответствующего общественного транспорта. Маршрут ожидаемых к 2019 году электробусов планируется выстроить по самым оживленным улицам областного центра: Ленина, Московская, Стафеева, Лактионова, проспекту Машерова.

На данный момент электробусы, произведенные на «Белкоммунмаше», перевозят только пассажиров нашей столицы и зарубежных городов. Возможно, с Бреста начнется тенденция появления белорусского экологического транспорта в областных центрах республики.



Водный туризм

Такси по Неману



С 26 мая жители и гости города Гродно могут прокатиться на маломерных судах по реке Неман. Такую услугу начали оказывать местные предприниматели.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Стартуют такси от причала, который на правом берегу реки между Старым мостом и замками был оборудован в краткие сроки. Весь экскурсионный маршрут занимает около 30–40 минут. Он пролегает до Нового моста мимо Старого и Нового замков, Коложской церкви – уникального памятника древнего зодчества, а затем – до Румлевского моста и обратно, к причалу.

По желанию туристов в прогулке на водном такси их могут сопровождать экскурсоводы. Для детей до 6 лет экскурсия по Неману бесплатная.

Водный туризм в Гродно планируют развивать. Для приема туристических судов на берегу Немана, рядом с базой отдыха «Привал», уже строится современный комплекс.

Евроигры-2019

На М8 – полным ходом

Как известно, в 2019 году Беларусь примет II Европейские игры, которые станут самым масштабным спортивным проектом в истории нашей страны. Подготовка к этому грандиозному историческому событию идет полным ходом.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Активно задействованы в ней и работники дорожной отрасли. Ведь автомагистрали, мосты, транспортные развязки – это лицо страны. В РУП «Гомельавтодор» определены четыре маршрута для гостей и участников соревнований. Они будут проходить по автомобильным дорогам Гомельщины.

Одним из маршрутов следования участников Европейских игр является Граница Украины (пункт пропуска Новая Гута) – Минск по а/д М8 и М5. Как сообщил главный инженер дорожно-эксплуатационного управления № 41 РУП «Гомельавтодор» Александр Поняков, по ремонту покрытия М8 планируется провести следующие работы:

- устройство поверхностной обработки – на а/д М8, км 453 – км 454,4;
- фрезерование и устройство асфальтобетонного покрытия на мосту через реку Сож – на а/д Р150 Хутор – Гомель, км 6;
- фрезерование и устройство асфальтобетонного покрытия – на а/д М8, км 409 – км 410.

На всем протяжении маршрута будут ликвидировать ямочность, наносить горизонтальную разметку.

На сегодняшний день полным ходом ведутся работы на автомобильной дороге М8, км 409 – км 410. Пристальное внимание уделяется качеству выполняемых работ. Уже закончено фрезерование, и в ближайшее время дорожники приступят к устройству асфальтобетонного покрытия. Хозяева дорог из ДЭУ-41 прилагают все свои силы и мастерство для того, чтобы зарубежные гости и участники Евроигр остались довольны транспортными артериями.

Спорт

Благодарность за поддержку

Республиканское общественное объединение «Белорусская теннисная федерация» выразило благодарность ректору и коллективу Белорусской государственной академии авиации.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Поводом стало постоянное сотрудничество в рамках организации и проведения матча плей-офф Мировой группы Кубка Федерации по теннису между женскими национальными командами Республики Беларусь и Словацкой Республики.

Учебное заведение постоянно оказывает зрительскую поддержку на теннисных матчах. По мнению руководства федерации, этот фактор отразился на успехах женской сборной, которая смо-

ла одержать значимую победу и оставила за собой право выступать в элитном дивизионе мирового тенниса и снова бороться за главный трофей Кубка Федерации в 2019 году.

Благодаря совместным усилиям организация проведения матча получила высокую оценку со стороны Международной теннисной федерации и спортивной делегации Словацкой Республики, говорится в благодарственном письме.

Стороны надеются на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

Происшествие

Не дошел до трапа

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 2 статьи 363 Уголовного кодекса Республики Беларусь, возбуждено Октябрьским РОСК в отношении временно не работающего и ранее не судимого гражданина Украины, задержанного в мае в Национальном аэропорту Минск, сообщил Минский транспортный прокурор Николай Кротов.

Житель города Кривой Рог Днепропетровской области находился в состоянии алкогольного опьянения и оказал сопротивление сотрудникам Минского ОВД на воздушном транспорте. 19 мая он прибыл в минский аэропорт, чтобы вылететь в Украину. Перед отправлением решил посетить кафе «Прайм тайм», где употребил спиртные напитки. Находясь в состоянии алкогольного опьянения, грубо и нецензурно выражался, приставал к персоналу, чем мешал нормальной работе заведения.

Администрация кафе сообщила о таком поведении посетителя в дежурную часть Минского ОВД на воздушном транспорте. Находившиеся на дежурстве сотрудники отдела выбыли на место и подтвердили факт совершения административного правонарушения. Однако, когда они предложили гражданину проследовать в дежурную часть, он не только оказал активное сопротивление, но и нанес несколько ударов находившемуся при исполнении служебных обязанностей капитану милиции.

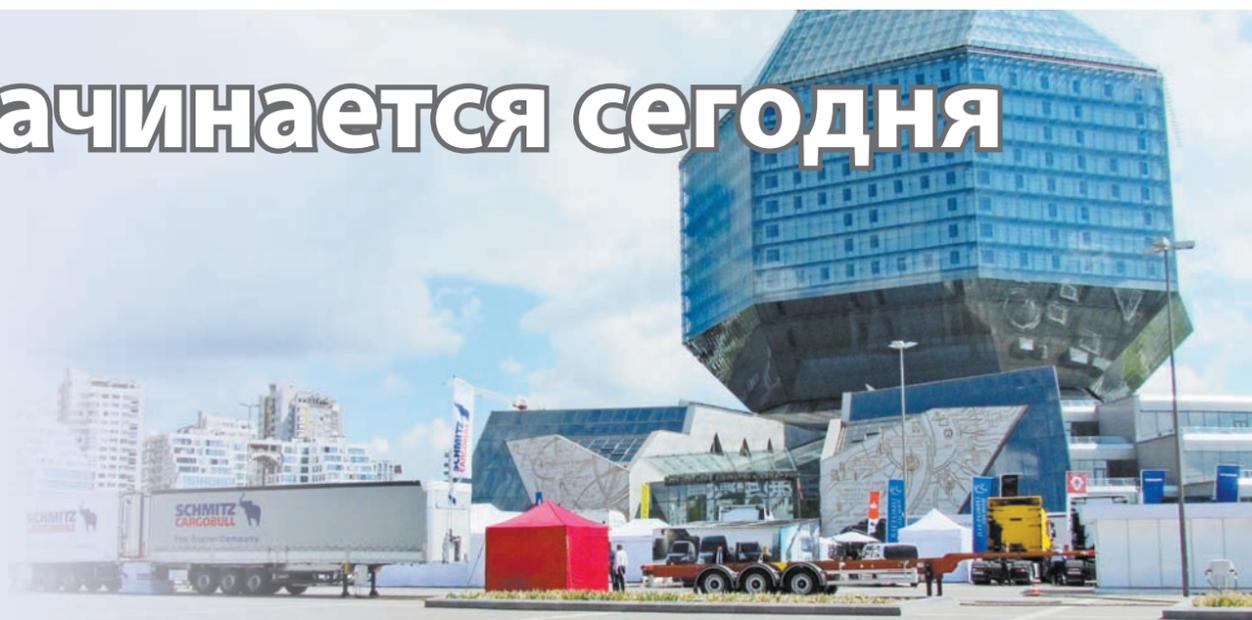
На место происшествия выехала оперативная группа Октябрьского РОСК. Был произведен опрос свидетелей, изъяты записи камер видеонаблюдения.

Минской транспортной прокуратурой санкционировано применение в отношении гражданина Украины меры пресечения в виде заключения под стражу. Ведется следствие.

ВЫСТАВКИ

Будущее начинается сегодня

Каждый год в мае площадку перед Национальной библиотекой Беларуси в Минске на два дня заполняют мощные траки, седельные тягачи и прицепы зарубежного и отечественного производства. Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» проводит ежегодную международную специализированную выставку.



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В этом году форум был организован уже в 23-й раз. Торжественное открытие выставки «БАМАП-2018» состоялось 24 мая. В церемонии открытия приняли участие представители Министерства транспорта и коммуникаций, Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь, Международного союза автомобильного транспорта.

Акцент в выступлении председателя Ассоциации «БАМАП» Николая Борового был сделан на инновациях как главном двигателе развития экономики. Без них невозможны повышение эффективности работы транспорта, сокращение транспортных издержек, а значит, и движение вперед.

– Цифровизация входит в нашу жизнь и ко многому нас обязывает, – сказал спикер. – Наша задача – ускорять движение автомобилей и грузов и тем самым способствовать развитию мировой международной торговли. Дополнения и изменения в Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Таможенный кодекс ЕАЭС создают совершенно иную платформу для

международных автомобильных перевозок.

Николай БОРОВОЙ привел всего несколько цифр, но весьма красноречивых. За прошлый год международный автомобильный транспорт дал экспорт услуг для нашей страны в размере более чем 1 млрд долларов. Парк подвижного состава расширился на 8%, а это 1300 автомобилей. Увеличивался объем перевозок, создавались дополнительные рабочие места, повышалось качество обслуживания клиентов.

– За 4 месяца этого года мы уже приросли по экспорту услуг более чем на 30%, – подчеркнул председатель ассоциации. – Очень хотелось бы, чтобы такая тенденция сохранялась.

Факт рекордного за всю историю современной Беларуси объема экспорта услуг за 2017 год отметил и заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей АВРАМЕНКО:

– Это очень серьезный результат. Сегодня международные автомобильные перевозчики являются локомотивом транспортных услуг. Чтобы двигаться дальше, надо быть на шаг впереди своих конкурентов. Выставочная площадка, орга-



ционального собрания Республики Беларусь Игорь Комаровский подчеркнул: выставка «БАМАП» давно вышла за рамки корпоративного мероприятия. Форум привлекает широкую аудиторию, служит импульсом к внедрению технологических инноваций, совершенствованию бизнес-процессов, способствует популяризации деятельности международных автоперевозчиков.

Президент Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков LINAVA Эрландас Микенас отметил высокий профессионализм транспортников Беларуси и пожелал, чтобы наша страна стала транспортным мостом между двумя союзами – Европейским и Евразийским.

О том, что БАМАП является очень важным членом международной семьи Международного союза автомобильного транспорта, говорил

руководитель департамента глобальных инноваций МСАТ в Женеве Желько Йефтич:

– Будущее начинается сегодня. Нам надо работать вместе для будущего.

Ежегодно Международный союз автомобильного транспорта присуждает специальные премии

лучшим руководителям автотранспортных предприятий высшего звена за активную творческую и эффективную работу в сфере автомобильного транспорта, высокий профессионализм в управлении и высокие достижения в перевозках грузов и пассажиров.

В 2018-м на заседании генеральной ассамблеи МСАТ наград этого международного союза за лучшее в своей номинации руководство компанией, высокие результаты в работе и обеспечение дорожной и экологической безопасности были удостоены 98 руководителей из 15 стран. Среди них – руководители четырех белорусских организаций международного автотранспорта, являющихся членами Ассоциации «БАМАП». Это директор ООО «Оствесттранскар» Вячеслав Ложечник, директор ЧУПТ «Тищенко» Александр Тищенко, директор ЧТУП «Витмагистраль» Александр Шакуро и генеральный директор ОАО «Могилевоблавтотранс» Валерий Василевский.

Во время торжественной церемонии открытия специализированной выставки состоялось чествование награжденных.

Помимо этого, правление Ассоциации «БАМАП» приняло решение о награждении высшей наградой объединения – нагрудным знаком «Ганаровы работнік БАМАП» – за многолетний добросовестный труд, вклад в развитие международных автомобильных перевозок, повышение их эффективности Андрея Смоляра, председателя совета

В церемонии открытия Международной специализированной выставки «БАМАП-2018» приняли участие первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко, глава Департамента глобальных инноваций Международного союза автомобильного транспорта Желько Йефтич, заместитель председателя рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, ЕЭК ООН Александр Федоров, президент Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков LINAVA Эрландас Микенас, заместитель председателя Постоянной комиссии Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Игорь Комаровский, член этой комиссии Иван Ребковец, а также вице-президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических ассоциаций Олег Хайтаров.



деятельности перевозчиков. Нас радует государственно-частное партнерство. Благодаря реализованным в стране инициативам, создаются условия для развития деловой активности. Инновационные идеи должны стать драйвером создания новых технологий, что и демонстрирует сфера

низованная БАМАП, – безусловно, шанс, который надо использовать для дальнейшей конструктивной работы.

Заместитель председателя Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей На-

ВЫСТАВКИ

директоров ОАО «Интертрансавто». К слову, 11 мая Указом главы государства он награжден медалью «За трудовые заслуги».

му кругу посетителей выставки три модели седельных тягачей и один полуприцеп для осуществления международных грузоперевозок:



– Текущий год складывается благоприятно, – сказал в ответном слове обладатель нагрудного знака. – На уровне главы государства принято много законодательных актов, которые облегчают работу перевозчиков. Я вижу положительные тренды и смотрю в будущее с оптимизмом.

Церемония торжественного открытия выставки завершилась перерезанием символической ленточки. Это почетное право было предоставлено Николаю Боровому, Алексею Авраменко, Игорю Комаровскому. Затем все гости и участники форума приступили к осмотру экспозиций.

Самые последние достижения в сфере производства автомобилей, прицепной техники, услуг, технологий для международных грузоперевозчиков в нынешнем году представили более 70 экспонентов из восьми государств – Республики Беларусь, Российской Федерации, Республики Польша, Литовской Республики, Латвийской Республики, Эстонской Республики, Федеративной Республики Германия, Королевства Швеция.

Как и в прежние годы, выставка была организована на двух площадках.

Перед входом в Национальную библиотеку свою продукцию (новые модели седельных тягачей, а также прицепной техники) демонстрировали ведущие мировые и отечественные автопроизводители, в том числе Минский автомобильный завод. Отметим, что впервые в этом году на выставке экспонировались цистерны и контейнеровозы.

Отдельно следует сказать об отечественном производителе автотехники – Минском автомобильном заводе, который представил широко-

– MAZ-5440C9 экологического класса Евро-5 с обновленным интерьером кабины, с такими дополнительными опциями, как электростеклоподъемники, электрозеркала, солнцезащитный козырек, с новыми сиденьями импортного производства;

– MAZ-544028 – с новым двигателем WP 12.430E50 мощностью 430 л. с., с китайской коробкой передач;

– MAZ-4381C0 экологического класса Евро-5 грузоподъемностью 5,5 тонны с двигателем ярославского завода, с платформой шторного типа с воротами;

– новый полуприцеп MAZ-975830-3061 с дисковыми тормозами, осью SAF.

Демонстрировался на выставке и автомобиль MAZ – серебряный призер автомарафона «Дакар-2018».

Представитель МСАТ Желько Йефтич был так впечатлен экспозицией белорусской автомобильной техники, что высказал предположение: на таких машинах можно проехать весь мир. И предложил специалистам завода представить белорусские тягачи на крупнейшем Всемирном конгрессе МСАТ по автомобильному транспорту, который пройдет осенью этого года в Омане. Окончательное решение – за руководством ОАО «МАЗ».

Не менее интересной и разнообразной получилась внутренняя экспозиция выставки, которая размещалась в здании Национальной библиотеки. На ней были представлены всевозможные технологии, популярные сервисы и, конечно же, товары, востребованные в международных автомобильных грузоперевозках. Запчасти, шины, топливо, масла и другие расход-

ные материалы. Топливные карты и талоны. Таможенные услуги. Гарантированный интернет-трафик от Португалии до Китая. И, конечно же, предложения сферы IT.

Так, специальное программное обеспечение позволяет автоматически отслеживать время труда и отдыха водителя в пути, выявлять нарушения в его режиме дня, анализировать данные с тахографа.

Информационные технологии приходят на помощь и тогда, когда надо проконтролировать расход топлива, ликвидировать приписки пробега, оптимизировать маршрут доставки.

Участвовали в выставке также некоторые белорусские банки. Они предлагали перевозчикам различные финансовые инструменты, в том числе лизинг для приобретения транспортных средств.

Отдельное место занимали предложения по оказанию технической и иной помощи фирмам-перевозчикам на территории Европы и СНГ.

Так, компания Erem Servis обеспечивает водителям-международникам информационную, юридическую и техническую поддержку на территории Западной Европы. Обладатель совместной карточки Erem Servis и Ассоциации «БАМАП» в случае возникновения в пути непредвиденных ситуаций всегда может рассчитывать на помощь и необходимые рекомендации. Достаточно позвонить по телефону, указанному на карточке. Кроме того, совместный продукт дает скидку на выполнение ремонтных работ и приобретение запчастей. Получить карточку Erem Servis/БАМАП можно в представительствах ассоциации.



Несмотря на то что сотрудничество с БАМАП уже налажено, приглашение принять участие в специализированной выставке руководство Erem Servis приняло с воодушевлением. Пояснили, что это – замечательная возможность в спокойной, дружеской обстановке пообщаться со своими потенциальными клиентами, услышать их оценки и пожелания.

Экспозиции Международной специализированной выставки «БАМАП», конечно же, были ориентированы не на дилетантов, а на профессионалов в сфере автомобильных грузоперевозок и логистики.

– Все, что увидели здесь посетители и гости форума, – это лучшее из того, что есть сегодня в мире, – резюмировал председатель Ассоциации «БАМАП» Николай Боровой. – Мы целый год работали на эти два дня. Тот, кто

успел за время работы выставки больше узнать, выиграет в будущем. Главное предназначение таких форумов – содействовать развитию автомобильного транспорта в нашей стране через инновационные технологии. Ведь развитие достигается в первую очередь через инновации. Эту мысль мы и старались донести. Если хотим иметь более высокие результаты, должны эффективно использовать инновации в своей работе.

Программа ежегодных мероприятий, приуроченных к общему собранию Ассоциации «БАМАП», включала также конференцию «Эффективность и качество международных перевозок грузов. Вызовы времени».

О форуме и прозвучавших в его ходе выступлениях расскажем в следующих номерах «ТВ».



Путь в профессию – метро

В электродепо «Могилевское» недавно приступила к обучению новая группа курсантов – будущих машинистов электропоезда. Более месяца назад молодые люди изучали общие предметы в Минском государственном профессионально-техническом колледже железнодорожного транспорта, а со второй половины мая приступили к профильным занятиям.

На них будущие машинисты изучают правила технической эксплуатации, устройство пневматического, механического и электрооборудования поездов и другие основы работы по выбранной профессии.



Машинист – инструктор по обучению Иван ОВСЯНИК учит молодых не только профессиональному мастерству, но и любви к своему делу.

Занятия проходят непосредственно в классе депо по восемь часов пять дней в неделю. Так будет продолжаться вплоть до экзаменов. У прошедших отбор молодых людей впереди около семи месяцев обучения. В этот период им предстоит сдавать экзамены, проходить практические занятия под руководством опытных инструкторов. И только затем молодые машинисты смогут самостоятельно отправиться на маршрут.

Кандидаты в машинисты имеют техническое образование (в том числе и высшее), многие отслужили в армии. Обязательным условием при отборе курсантов было хорошее здоровье, а также постоянная регистрация в Минске. Они прошли несколько предметных собеседований и общались с психологом метрополитена. Ведь машинист должен быть психологически устойчивым, быстро ориентироваться и принимать решения в самых различных ситуациях, иметь хорошую реакцию.

Учат будущих машинистов прямо в электродепо «Могилевское». Каждый день отсюда выезжают составы в тоннели столичного метрополитена. Здесь же они обслуживают и готовятся в рейс.

Учебный класс для обучения машинистов – просторный, с высокими потолками. Он оснащен различными приборами, техническими агрегатами и наглядной агитацией. Некоторые плакаты с электротехническими схемами просто огромного размера. Чтобы достать до расположенных вверху изображений электро-



Машинисты братья Олег и Сергей ШУЛЬГА.

цепей, нужна длинная указка. Сегодня настольная книжка будущих машинистов – Правила технической эксплуатации Минского метрополитена, в которой изложены основы знаний о технической стороне столичной подземки.

Среди обучаемых выделяется крепкий паренек спортивного телосложения. Николай Каленик пришел на курсы по направлению центра занятости населения. Он профессионально занимался футболом и успел поиграть в футбольных клубах «Славия-Мозырь», «Смолевичи» и «Динамо-Брест». Парень женат, и супруга поддержала его в решении получить и востребованную специальность машиниста метрополитена. Еще больше Николай укрепился в правильности выбора, когда вместе с машинистом сделал пробную поездку от станции «Могилевская» до «Каменной горки». Это была часть практического знакомства с метро. Каленик отмечает, что курсанты помогают друг другу в учебе, как и в футболе, создается команда единомышленников.

Хотя до отработки навыков на компьютеризированном тренажере по подготовке машинистов еще далеко, Николай упрямил инструктора хотя бы посидеть в кресле машиниста и проехать по виртуальным тоннелям и станциям. Пусть это и имитация, но ощущение близко к настоящему производственному процессу.

Заместитель начальника электродепо «Могилевское» по эксплуатации Денис Иванец отмечает: в среднем учебная группа состоит из 25 курсантов. И абсолютное большинство из них успешно выпускаются и становятся хорошими специалистами. Серьезным стимулом для будущих машинистов становится достойное вознаграждение за непростой труд, когда они уже начинают работать по профессии. Заработная плата молодого машиниста начинается примерно от полутора тысяч рублей и в последующем увеличивается в зависимости от стажа и профессионального роста.

Ярким примером для нынешних обучаемых могут служить их сверстники, которые уже успешно трудятся на подземных линиях столичного метро. Среди них – машинисты братья-близнецы Шульга. После направления центра занятости населения Олег и Сергей в 2016 году окончили курсы и сегодня, по большому счету, прошли становление в этой непростой профессии.

Во время неформального общения с курсантами братья искренне делятся своими впечатлениями и опытом работы. Они у них позитивные, выбранная профессия нравится. Многие значат и серьезные социальные

гарантии в системе метрополитена. Также их привлекает интересная внутренняя жизнь трудового коллектива: общественная, спортивная и культурная.

У Олега и Сергея – высшее образование: парни окончили Белорусский государственный аграрный технический университет. До прихода в метро они уже успели поработать по профессии в Кореличском районе в системе агропромышленного комплекса. Однако жизненные и трудовые пути оказались с изгибами и поворотами. Поэтому, когда братья увидели в вагоне метро объявление о наборе в группу машинистов да еще узнали, что заработная плата за труд в подземке более чем достойная, сразу решили попробовать себя в новой профессии. И, к их большой радости, они достойно прошли все испытания, успешно окончили курсы и... двинулись дальше в путь по жизненной линии.

Обучение братья закончили сдачей итогового экзамена в начале сентября 2016 года, а через пару недель смогли совершить свой первый самостоятельный рейс. Конечно, сразу после экзамена Сергей и Олег отработывали навыки при маневрировании, ездили с машинистом-инструктором. И только затем каждый из братьев остался в кабине один.

Психологическая устойчивость, пожалуй, главное качество, которым должен обладать машинист электропоезда метро. Это мнение опытного машиниста Алексея Кожемяко со стажем в почти полтора десятка лет. За годы работы на Автозаводской линии Кожемяко уже дважды признавали лучшим машинистом среди считай 350 коллег. Поэтому его слово дорогого стоит.

– В группе выпуска 2003 года было 18 человек, – рассказывает Алексей. – Сегодня из них в метро трудится в лучшем случае половина. Столь значительный отсев, думаю, обусловлен спецификой работы. Машинист электропоезда в отличие, к примеру, от водителя

автобуса или трамвая действует в условиях более жесткой интенсивности движения. Да и за ним не сто-двести, а полторы тысячи пассажиров. Столько и даже больше в часы пик вмещают пять вагонов электропоезда. Доставить их к каждой станции необходимо не в минутных, а в секундных интервалах. В случае кратковременной задержки (10–15 секунд) ставлю в известность диспетчера. Машинист управляет составом, выдерживает регламент скоростного режима, следит за путевыми сигналами, посадкой и высадкой пассажиров. И постоянно надо оценивать общую обстановку как в тоннеле, так и на станции, что требует большой концентрации внимания. Поэтому машинисты ежегодно проходят комплексную медкомиссию, а каждый день перед сменой – медосмотр. И раз в три месяца проверяют теоретические знания.

Режим работы у машинистов своеобразный. Смена длится шесть-семь часов пять-шесть дней в неделю. Причем в течение смены можем поменять два-три электро-



На компьютерном тренажере отрабатывают навыки по управлению электропоездом.

поезда. Между пересадками с поезда на поезд, обычно в линейном пункте станции «Купаловская», предусмотрен прием пищи, на что отводится 20–30 минут. Самая сложная для машинистов электропоезда, пожалуй, «Каменная горка». Там всегда много людей, в часы пик иногда сложно закрыть двери состава, что, естественно, затрудняет соблюдение графика движения. Кстати, максимально допустимая скорость в тоннеле – 80 километров в час.

Нынешние машинисты уже слышаны о технических новшествах, которые планируется внедрить на строящейся третьей линии метро. Защитные экраны на перронах и автоматическое ведение составов призваны на более высоком уровне обеспечить безопасность пассажиров и облегчить труд машинистов. Однако метрополитеновцы со стажем приходят к единому мнению: роль человека все равно останется главной.

Андрей ДРОБ,
пресс-секретарь Минского метрополитена



С будущими машинистами работают опытные преподаватели.

M10: старт в 2019-м

В следующем году планируется начать реконструкцию участка автомобильной дороги М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин. Об этом в ходе Международной специализированной выставки «БАМАП-2018» сообщил первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко.

Алексей Николаевич отметил, что в Беларуси планируется реализовать пилотный проект в сфере государственно-частного партнерства по реконструкции автомобильной дороги М10. По словам первого замминистра, он достаточно сложный:

– Мы подписываем контракт не только на реконструкцию, которая будет длиться два года, но и на 20 лет эксплуатации этой дороги. При хорошем стечении обстоятельств в следующем году можно было бы приступить к работам.

Алексей Авраменко также сообщил, что частный партнер, который примет участие в реализации проекта, будет определен во время международного конкурса. Его планируется провести уже в ближайшее время.

– Мы подготовили проект указа, который в ближайшее время будет внесен в правительство. Документ регламентирует все вопросы, связанные с подходами по форми-

рованию и реализации пилотного проекта по реконструкции М10, – отметил первый замминистра.

К проекту большой интерес проявляют инвесторы Республики Корея, Китая, Турции, а также стран Евросоюза. В конкурсе могут принять участие белорусские компании.

Прокомментировал Алексей Авраменко и планы по реконструкции участка автодороги М3 Минск – Витебск. Сейчас ведется обоснование инвестиций с последующей разработкой проектно-сметной документации. Проект планируется подготовить в этом году.

Остановился первый замминистра и на теме реконструкции участка автомобильной дороги М7 Минск – граница Литвы и пункта пропуска «Каменный Лог». Этот вопрос прорабатывается Европейским инвестиционным банком. С ним же отработывается схема финансирования реконструкции.

– Проект – в стадии подготовки, примерный объем инвестиций – порядка 150 миллионов евро, – отметил Алексей Авраменко.

Он также остановился на вопросе восстановления местной сети. Ремонт около двух тысяч километров местных дорог запланирован на этот год. Процесс по их реконструкции, по его словам, пойдет активнее: включилось дополнительное финансирование за счет кредитных ресурсов Банка развития.

Продолжая эту тему, Алексей Николаевич также отметил, что Минтранс является разработчиком госпрограммы по развитию и содержанию автомобильных дорог. В ней – два раздела: государственные и местные дороги.

– По местным дорогам мы выступаем как координаторы. Облисполкомы являются заказчиками, – сообщил замминистра.

Алексей ПЕКУН

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 29 мая, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 18 километров тонкослойных покрытий и 46 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 11 тысяч километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано почти 200 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 292 учетных ДТП, в которых погибло 94 человека и 317 получили ранения. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 278 ДТП, в которых погибло 72 и было ранено 327 человек.

Дорожные службы обращаются к участникам движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, особенно в местах производства работ. Напоминаем о наличии единого короткого номера 125 диспетчерских служб республиканского дорожного хозяйства. Набрав эти цифры 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, то она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.



Взорвать, чтобы построить

Уникальная по сложности операция взрыва части железобетонных конструкций на автомобильном мосту через Припять в Житковичском районе прошла 25 мая – выполнялся демонтаж треснувшего пролетного строения.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ,
«ТВ»

Напомним, 7 декабря в 12.20 в МЧС от очевидца поступило сообщение, что на трассе Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины наблюдается трещина в конструкции моста через реку Припять. Ситуация оказалась более чем серьезной, поэтому сотрудниками ГАИ проезд через мост был тут же перекрыт. Сначала только для транспорта, а потом и для пешеходов, ведь ава-

рийный пролет мог рухнуть в любую секунду.

Тем не менее данный мост имеет, без преувеличения, жизненно важное значение для региона. Он является главным связующим звеном для местных жителей между Житковичами и Туровом. И чтобы в кратчайшие сроки обновленное сооружение вновь смогло заработать с полной нагрузкой, необходимо было разрушить 188 метров железобетонных конструкций, внутри которых находились стальные тросы, сохранив при этом опоры.

Аварийное пролетное строение должно было обрушиться на специально подготовленную для разборки площадку.

Для выполнения сложнейшей операции по демонтажу аварийного участка моста были привлечены специалисты центра взрывотехнической службы Республиканского отряда специального назначения МЧС. Взрыв готовили пять дней. Под мост заложили более тонны взрывчатки. Местность оцепили на расстоянии 500 метров от сооружения.

Задуманное удалось выполнить с ювелирной точностью. Аварийные пролеты в одну секунду обрушились вниз и ровненько легли на песчаную насыпь. За проведением этой уникальной операции внимательно наблюдали первый замминистра транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко, председатель Житковичского райисполкома Виктор Атливанов и, конечно же, представители МЧС, среди которых был первый заместитель министра Александр Худолеев.

Как отметил начальник управления мостового проектирования предприятия «Белгипродор» Олег Вдовин, основная сложность была в том, что это почти 200 метров железобетонной конструкции, внутри

которой – пучки стальных тросов. Общая масса – 4 тысячи тонн. Поэтому необходима была синхронная точность, чтобы взрывы фактически разрежали пролетное полотно, а опоры при этом уцелели. Для демонтажа понадобились не только взрывчатка и искусство саперов, но и подготовительные инженерные работы, которые велись несколько месяцев – сдвигали русло Припяти. Судходный маршрут проложили по «старикам», а под мостом насыпали полуостров для сбора строительного мусора и дальнейших монтажных работ.

Теперь вместо демонтированного железобетонного участка длиной около 200 метров будут устанавливаться новые опоры и пролет, но уже чисто металлические. А пока рядом с главной стройкой года по-прежнему работают паромная и понтонная переправы. Движение по обновленному мосту должны открыть в этом году. Срок установлен Указом Президента № 150 от 2 мая 2018 года. Данным документом определено, что генеральной проектной организацией является «Белгипродор», генподрядчиком – ОАО «Мостострой», а научно-техническое сопровождение работ осуществляет «БелдорНИИ».



Мост до демонтажа и после

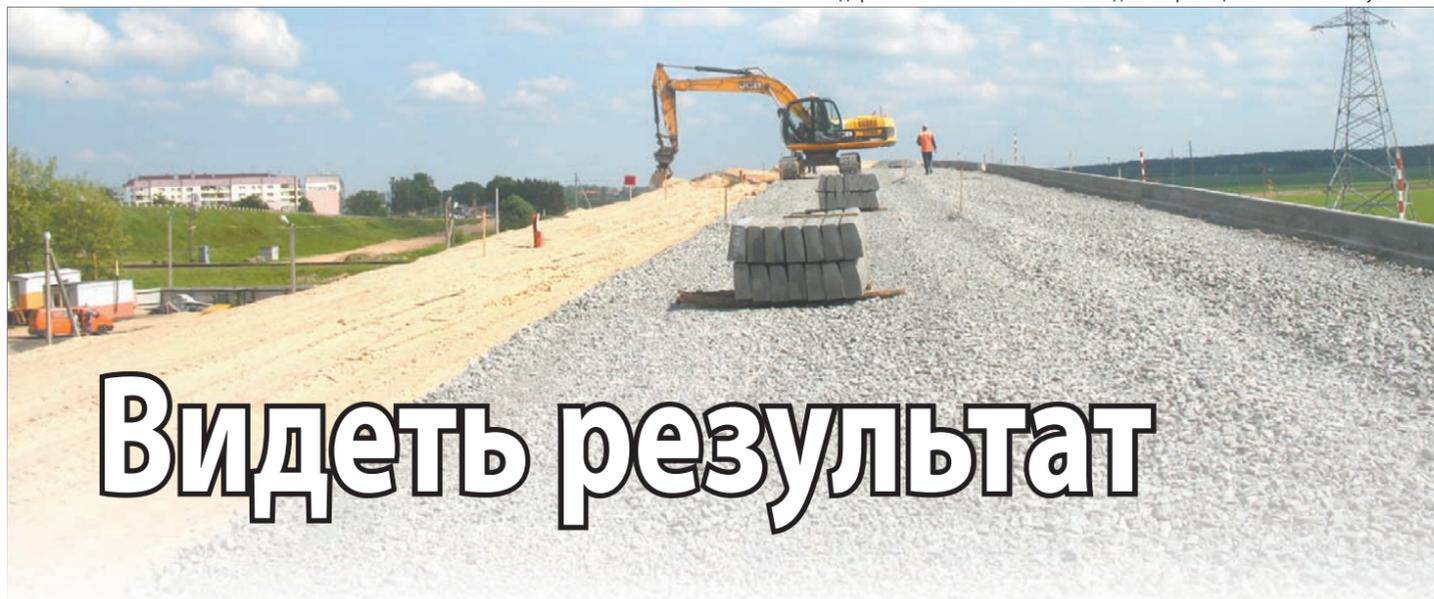
Строительство путепровода через железную дорогу на автомобильной дороге Р41 Слоним – Мосты – Скидель – граница Литовской Республики.

С автодороги М6 Минск – Гродно хорошо видна поднимающаяся вверх над равниной и «засматривающаяся на небо» часть транспортной развязки. На строительстве путепровода через железную дорогу на автомобильной дороге Р41 Слоним – Мосты – Скидель – граница Литовской Республики уже выполнены работы по возведению земляного полотна подъездов к путепроводу через железную дорогу и устроена часть дорожной одежды. Сейчас работниками ДСУ №18 ОАО «ДСТ № 6» производятся установка дорожного бортового камня, планировка откосов экскаватором-планировщиком. Заказчик объекта – РУП «Гродноавтодор».

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

– Работаем с отличным настроением, у нас хорошая бригада, – подчеркивает устраивающий опалубку под дорожный борт Олег Орлянский. Бортовой камень – надежную защиту от размыва обочины, осыпания грунта – устанавливают Евгений Тимаков и Андрей Ромашка.

– Чтобы борт стоял хорошо, устанавливаем его по отметкам, проверяем уровнем по высоте, вертикали, горизонтали, – говорит Евгений Владимирович. Он рассказывает, что в ДСУ № 18 трудится второй год, но работал в этой же организации еще в 1990-х. Его напарник Андрей Ромашка начал свою трудовую деятельность в 2014 году: после окончания Гродненского политехнического колледжа по распределению пришел в дорожно-строительное управление № 18, а затем, отслужив, не раздумывая, вернулся



Видеть результат

на предприятие. С дорогами планирует связать жизнь накрепко: заочно учится в БНТУ по специальности «строительство дорог и транспортных объектов».

– В нашем управлении поддерживают молодых, и хочется повысить квалификацию, есть перспективы карьерного роста, – объясняет Андрей Ромашка.

В это время подъехала машина с бетоном, и бригада начала дружно раскладывать раствор по подготовленному основанию и щебеночной смеси.

– Работается с удовольствием. Делаем бетонную подушку в 10 см, потом уста-

Виталий Рафальчук, работающий в этой сфере шесть лет.

Недалеке от бригады, на самой вершине насыпи, гудит экскаватор, рядом с которым выполняет разбивочные работы Евгений Протасевич.

– Очень интересно работать и видеть результат, – отмечает геодезист: совсем недавно здесь было поле, и вот

постепенно путепровод подрастает – в высшей точке он поднимется на 9 метров.

Планировкой откосов занят Владимир Гончар, который восемь лет трудится в ДСУ № 18.

– Моя задача, как и у каждого, сделать все качественно. А потом посмотрим, насколько удобнее и красивее здесь станет, – говорит Владимир Иванович.

Через несколько метров от экскаватора подъездная насыпь заканчивается: на высшей точке путепровод пока не соединен. И в этом разрыве на

рабочей площадке из элементов гофрированной трубы восемь работников УПТК ОАО «ДСТ № 6» собирают конструкцию арочного типа. Точнее, в данный момент каждый из них обжимает трубу с помощью динамометрического ключа. Гоф-



Надо работать качественно и на совесть, считает Владимир ГОНЧАР.

рированные листы арки и контргорфы управление производственно-технологической комплектации получило в январе, к сборке работники предприятия приступили в середине апреля. Во время посещения рабочей площадки корреспондентом «ТВ» большая часть конструкции уже была собрана, а 23 мая ее подняли на опорные стены. В этот день Белорусская железная дорога предоставила свободное от движения поездов «окно» – четыре часа, и дорожные строители уложились в отведенное им время.

– Монтаж такого типа конструкции был осуществлен в Беларуси впервые, – рассказывает директор управления производственно-технологической комплектации ОАО «ДСТ № 6» Михаил Литавор. – Собранную конструкцию на стапелях стянули в проектное положение с помощью струбцин, после чего произвели контрольный подъем. Убедившись в минимальном

отклонении от проектных размеров, конструкция была смонтирована на опорные стены, затем произвели сборку открылков. Вес монтируемой конструкции составил 44 тонны, с открылками – 54. В настоящее время силами УПТК ведутся работы по послойной отсыпке, устройству мембраны, дренажа и заполнению пространства арки через отверстия контргорфы бетонной смесью.

Работники ДСУ № 18 будут засыпать арку над железной дорогой и, сбросив движение на новый путепровод, разберут старый, по которому в настоящее время движутся транспортные средства.



Бортовой камень устанавливают дорожные рабочие Евгений ТИМАКОВ и Андрей РОМАШКА.

навливаем на нее бортовой камень с последующим устройством бетонного замка. Точность зависит от нас самих, ведь самое главное здесь – подготовка под борт. Если все в норме, то никаких сложностей нет: выверяй только отметки, – сообщает



Собирают арку Александр ВАЩИЛО и Константин ЛОБАНКОВ.



Большегрузы сели на диету, или На учете каждый килограмм

Солнце только начинает припекать по-летнему, то и дело умытая щедрими майскими дождями, но защитники отечественных дорог уже стоят на часах, бдительно охраняя их от деформации перегруженными фурами. В первом рейде с сотрудниками филиала Транспортной инспекции по Витебской области корреспондент «ТВ» Светлана ЗАЛЕСКАЯ побывала на кольцевой, а точнее, на юго-западном обходе города Витебска.



Рейд носил скорее профилактическую, нежели карательную цель. То ли дисциплина водителей с каждым годом крепчает, то ли присутствие на дорогах передвижных постов весогабаритного контроля действительно сдерживает их жажду нагрузиться по полной – нарушителей в этот день не оказалось. Такой результат, пожалуй, даже лучше крупного «улова»: вселяет уверенность в то, что бережное отношение к нашим транспортным артериям все-таки не пустой звук для пользователей.

– Водители нынче продвинутые и знают не хуже нас с вами о постановлении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 5 о введении в 2018 году временных ограничений нагрузок на оси транспортных средств, самоходных машин в отношении республиканских автомобильных дорог общего пользования с 21 мая по 31 августа. За рулем фур редко встречаются новички, а опытные перевозчики понапрасну рисковать не станут, выбрасывая деньги на ветер, – считает ведущий специалист ОВГК филиала Транспортной инспекции по Витебской области Виктор Шорников. – В этот период максимально допустимая нагрузка на одиночную ось днем может быть не более 6 тонн на республиканских автодорогах с асфальтобетонным покрытием

при температуре воздуха выше 25 градусов. На предприятиях, занимающихся автоперевозками, руководители подразделений должны отслеживать информацию о повышении температуры воздуха по маршрутам следования своих



Николай ИВАХА строго отслеживает каждый килограмм груза на борту фуры.

транспортных средств и доводить ее до водителей в течение всего дня.

В большинстве своем они так и делают, сверяясь с сайтами beldor.center.by и gismeteo.by. Впрочем, и сами водители следят за информацией на дорожных измерительных станциях (ДИС), установленных на республиканских автодорогах. Колесят они по шоссейным лентам Беларуси, обращая внимание на временные дорожные знаки. При необходи-

мости пользуются площадками отдыха, чтобы переждать жару. Люди понимают: передвижение грузовиков в этот период строго контролирует Транспортная инспекция, за повреждение дорог, вызванное движением с нарушением ограни-

чений, виновные по закону будут привлекаться к административной ответственности. А это сулит солидные денежные издержки. На владельца штрафившегося транспортного средства насчитывается компенсация проезда, а на водителя возлагается административная ответственность по

статье 18.43 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, предусматривающей штраф от пяти до 50 базовых величин.

По наблюдениям во время нашего рейда можно уверенно сказать: автомобили из Евросоюза практически все следуют через Беларусь порожняком (результат взаимных санкций), зато российские, курсирующие с севера на юг и обратно, либо из Калининграда в Москву, или из Первопрестольной в Калининградскую область, груженые. Несколько таких фур Виктор Шорников направил на взвешивание, и пока его коллега Николай Иваха отслеживал тонны и килограммы на электронных весах, водители охотно общались с журналистом. Один из них вез из Краснодарского края картофель землякам. Загрузил на борт тюлькы в тюлькы до разрешенного предела.

– Не первый день живу на свете, – улыбается смуглый невысокий мужчина с испещренным морщинами лицом. – Через вашу страну ездю постоянно и к требованиям белорусов привык, отношусь с уважением. В чужой монастырь со своим уставом не ходят. Не признаешь – лучше не пересекай границы.

Чуть позже его коллега, жизнерадостный великан, охотно поба-

лагуривший на непредвиденной остановке и размявший затекшие конечности, добавил:

– Ограничения действуют ежегодно, мы уже приспособились к ним. Каждый народ бережет свое достояние, мы относимся к этому с пониманием. Я вот вожу в основном продукты. В столицу – произведенные в Калининградской области и зачастую рыбу, обратно – деликатесы и кондитерские изделия, которые не выпускаются у нас. Сейчас вот с печеньем возвращаюсь домой. Однажды пересекся на трассе с товарищем по работе в парадоксальной ситуации: и он, и я везли куриные яйца в противоположных направлениях. Но нам то что: заказ клиента – святое. Мы обычные исполнители. Важно время в пути не терять, избегать неприятностей, пусть даже с Транспортной инспекцией. А тут выход один: знай меру на погрузке. Мы – в

курсе, что летние ограничения не распространяются на платные участки белорусских автодорог, но ведь хочется добраться до конца маршрута кратчайшим путем и безопасно, поэтому грузимся в пределах нормы.

Ведущий специалист ОВГК филиала Транспортной инспекции по Витебской области Николай Иваха, обрабатывающий на портативном компьютере данные взвешивания фур, отметил, что далеко не все автомобили подпадают под ограничения на ось. Табу не распространяется на перевозку пассажиров, живых животных, цветов, гуманитарной помощи, дорожного битума, бетонных и асфальтобетонных смесей, опасных грузов, зерна, комбикорма, семян рапса, семенного фонда, молока и молочных продуктов, отходов животного происхождения для их утилизации и переработки.

Не берутся на контроль и грузы, перевозимые в изотермических фургонах, рефрижераторах и цистернах с соблюдением специального температурного и санитарно-гигиенического режимов, а также грузы для содержания, ремонта и развития автомобильных дорог общего пользования, для ликвидации чрезвычайных ситуаций и последствий дорожно-транспортных происшествий. В то же время действие специальных разрешений, в том числе и многоразовых, на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств не распространяется в период летних ограничений на те участки автодорог, где при повышении температуры выше +25°C установлены ограничения осевой нагрузки. Ввиду этого транспортным предприятиям необходимо организовать работу с учетом погодных условий.



Виктор ШОРНИКОВ останавливает для проверки очередной большегруз.

Большинство заблаговременно продумывает маршруты своего транспорта, но встречаются и руководители, рассчитывающие на авось. Вот они-то, как правило, и кусают локти, когда попадают в переплет из-за излишней самонадеянности. Транспортная инспекция профилактическую работу приветствует, однако от наказания рублем не отказывается. На то она и контролирующий орган – не в бирюльки же с нарушителями играть!



НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МИНТРАНСА

Составляющие
успеха

Горки – город, в котором удачно сочетаются история и современность. Сюда из всех уголков страны приезжает молодежь постигать самые передовые знания в старейшем образовательном учреждении Беларуси – Горецкой сельскохозяйственной академии. И именно здесь действует ДЭУ-75, которое по итогам работы в 2017 году стало лучшим среди филиалов РУП «Могилевавтодор».

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ТРУДИТЬСЯ НА СОВЕСТЬ

– Основная наша задача – поддержание транспортно-эксплуатационного состояния республиканских дорог на должном уровне, чтобы обеспечивать по ним круглогодичное, безопасное и бесперебойное движение транспортных средств, – рассказывает главный инженер управления Денис Стуканов. – Выполняем работы по ремонту асфальтобетонного покрытия, устройству поверхностной обработки покрытия и защитных слоев «Сларри Сил», а также по ремонту мостов и водопропускных труб, установке и замене барьерного и перильного ограждений. Всего в ведении предприятия – 225,07 км автодорог, на которых находятся 33 моста протяженностью 1515,6 пог. м, 433 водопропускные трубы общей протяженностью 7109,85 пог. м, 196 площадок для остановки автобусов, 35 площадок отдыха и стоянок для транспорта, 2376 дорожных знаков.

То, что здесь умеют трудиться качественно и добросовестно, горецкие дорожники и сотрудники линейных дорожных дистанций подтверждают на деле. Об этом красноречиво говорят и цифры. В прошлом году общая выручка составила 3006 тыс. рублей, рост к уровню 2016-го – 120%. Хороши показатели по рентабельности выполненных работ, производительности труда, а также по снижению уровня затрат.

Последние несколько лет предприятие участвует в реализации отраслевой программы «Дороги Беларуси», Государственной программы по развитию и содер-

жанию автомобильных дорог в Республике Беларусь. В 2015 году на счету ДЭУ № 75 – работы на объектах «Реконструкция автомобильной дороги Р70 Княжицы – Горки – Ленино – граница РФ (Дружная), км 61 – км 71,21», в 2016-м – «Капитальный ремонт моста через реку Проню на км 56,502 автодороги Р96 Могилев – Рясно – Мстиславль».



– В 2012 году в Горках проходил республиканский фестиваль-ярмарка тружеников села «Дажынкi». К этому событию все основные дороги нашей сети были приведены в надлежащее состояние, поэтому долгое время мы работали лишь на их поддержание, – отмечает главный инженер.

В 2017-м предприятие занималось ремонтом и устройством покрытий из асфальтобетона – всего было уложено порядка 2,7 км слоев. Совместными усилиями с ДЭУ № 74 на автодорогах было устроено 4 км слоев «Сларри Сил».

**ВПЕРЕДИ
ДОРОГИ И МОСТЫ**

Не стоит забывать и о работах по содержанию автодорог, ведь именно по их состоянию судят о коллективе. На закрепленных автодорогах сотрудники ДЭУ-75 трудятся круглый год, обеспечивая безопасное и непрерывное движение

автотранспорта. В зимнее время они, прежде всего, занимаются расчисткой дорог от снега и обработкой их противогололедными материалами.

В этом году Могилевщину накрыл циклон, который синоптики оценили в половину «Хавера» – снежного шторма, бушевавшего в Беларуси пять лет назад. Однако стихия не застала врасплох горецких дорожников, и все транспортные артерии очищались очень качественно и оперативно. Жалоб в адрес ДЭУ-75 по поводу уборки снега не поступало.

Сейчас предприятие уже приступило к окоске придорожных полос отвода, готовятся участки под покрытие «Сларри Сил». На них должна быть устранена ямочность, залиты все трещины и т.д. Всего в этом году планируется устройство этого долговременного покрытия на 15 км.

На нынешний год у ДЭУ-75 запланировано несколько крупных объектов. Один из них – подъезд к городу Могилеву, где дорожники проводят укладку асфальта и устройство тонких слоев «Сларри Сил» на 2,2 км автодороги М8. Осенью в областном центре состо-



ится очень важное событие – форум регионов Беларуси и России, ожидается приезд главных лиц двух стран. Поэтому силы многих дорожных организаций брошены на подготовку города и подъездов к нему.

Работники ДЭУ будут трудиться и на реконструкции двух мостов. Для этих целей создана специальная бригада, которая полноценно работает уже второй год:

– Пришло время, когда состоянию мостов нужно уделить особое внимание, – отмечает Денис Михайлович. – По результатам осеннего и весеннего осмотров именно состояние этих сооружений существенно тянет вниз общий балл. Конечно, ремонт мостов и труб требует особой квалификации специалистов, но наше предприятие и «Могилевавтодор» в целом решают эту проблему.

Сейчас завершается ремонт моста, расположенного на 118-м километре автодороги Р15 Кричев – Орша – Лепель. Работы на объекте начали еще в прошлом году, однако из-за недостаточного финансирования их срок окончания пришлось перенести на 2018-й. Таким же переходным объектом станет и мост на 42-м километре автодороги Р70 Княжицы – Ленино – Горки – граница Российской Федерации.

КАДРЫ – НАШЕ ВСЕ!

В этом убежден начальник ДЭУ-75 РУП «Могилевавтодор» Сергей Ильианов. В дорожном хозяйстве он работает 8 лет, из них четыре года – в должности руководителя.

Правая рука Сергея Николаевича – главный инженер Денис Стуканов.

рожный рабочий Виктор Баранов. В ДЭУ-75 они трудятся от 17 до 20 лет.

НИКУДА БЕЗ ТЕХНИКИ

Главный помощник дорожника – техника, ремонту и обновлению которой в ДЭУ-75 уделяют особое внимание. Ее парк, по словам главного механика предприятия Сергея Шведа, достаточно большой, составляет около 40 единиц, навесной и средств малой механизации – 20.

– Парк техники обновляется постоянно, – отметил Сергей Вячеславович. – Ежегодно приобретаются кусторезы и мотокосы, в 2015 году закуплены три автомобиля ГАЗ и один МАЗ, погрузчик, экскаватор, бульдозер, а также легковой автомобиль. В ближайшем будущем планируем приобрести еще три МАЗа и один автогрейдер.

Улучшение бытовых и трудовых условий механизаторов тоже непрерывный процесс. С этой целью ДЭУ-75 приобрело два обогревательных котла на местных видах топлива, чтобы работы проходили в комфортных условиях, а также кран-балку, необходимую для ремонта техники для подъема тяжелых узлов и агрегатов.

В подчинении Сергея Шведа – 25 водителей и механизаторов. Все они честные и трудолюбивые люди, большинство из них – старожилы предприятия.

В ЧИСЛЕ ЛИДЕРОВ

В РУП «Могилевавтодор», и в ДЭУ-75 в частности, всегда предъявлялись высокие требования по соблюдению норм охраны труда. Нынешний инженер по ОТ Николай Свинобаев старается держать

ДЭУ-75 было создано в 2000 году. На первом этапе своей деятельности предприятие выполняло функции контроля за подрядчиками, обслуживающими дороги, находящиеся в ведении РУП «Могилевавтодор». В 2002-м в состав ДЭУ-75 было передано РУП «Горецкая ДСМПК-104», которое подрядным способом с 2000 года обслуживало 211,823 км республиканских дорог. В состав ДЭУ-75 входят три линейные дорожные дистанции: ЛДД-751, обслуживающая дороги в Горецком районе, ЛДД-752 – в Дрибинском и Чаусском, а также ЛДД-753 – в Горецком, Шкловском и Дрибинском.

Начинал, как говорят дорожники, с лопаты, во время вузовской практики был направлен в Горецкое ДЭУ дорожным рабочим. За 10 лет прошел много ступенек по карьерной лестнице: был инженером по качеству, потом – планового производственного отдела, возглавлял ЛДД-751. В нынешней должности работает уже четыре года.

В числе лучших и заслуженных сотрудников – начальник ЛДД-752 Галина Корнейчук, которая посвятила дороге более 30 лет. На благо предприятия уже 28 лет работает экономист Ирина Хромченко.

Свой вклад в обслуживание дорог и создание безопасных условий движения вносят также водители Сергей Ильишин и Николай Чуркин, до-

марку. Вот уже третий год предприятие входит в число лидеров районного конкурса по охране труда. Но самое главное – то, что на протяжении этого времени в филиале не допущено случаев травматизма или гибели на рабочем месте.

Николай Алексеевич трудится в ДЭУ-75 уже четвертый год, а до этого работал в местном автопарке № 17 и ДРСУ № 127.

– На вопросах, касающихся создания безопасных и комфортных условий труда, не экономим, – констатирует собеседник. – Сейчас закупили спецодежду на лето. Предпочтение отдаем той организации, где качество изделий выше. В составе этой спецодежды преобладает хлопок, а значит, кожа в жару сможет в ней дышать.

Даже такой нюанс, как особенности проведения работ в лесу, не остается без внимания. Для этих целей приобретены репелленты, чтобы специалисты могли спокойно выполнять свои обязанности, не подвергаясь атакам мошек и комаров.

Малая родина

Там кружится Припятъ
волшебным рассказом...

Городу Мозырю повезло на самобытных людей, в крови которых бурлят золотые капельки творчества, доходящие до их сердец и выливающиеся в прекрасные творения. Одним из таких талантливых жителей города на Припяти является член Союза писателей Беларуси Александр КОЛЯДА – бывший труженик речной отрасли, многие годы проработавший в РУП «Белорусское речное пароходство».

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Мы радуемся и печалимся, восторгаемся и удивляемся, а порой и негодуем, но самое главное – чувствуем биение жизни. И все, что составляет наш мир – горечь и сладость, риск и неожиданность, очищающие душу слезы и тихие россыпи надежд, вмещает в себя человеческая душа. Это она, такая крохотная и неосязаемая, дает нам сердце, способное видеть, слух, способный слышать даже тишину, глаза, способные даже в кромешной тьме различать сверкающие огоньки жизни. Вот почему мы замираем от соловьиных трелей, часами можем стоять перед полотнами великих художников и до самого рассвета не закрывать сборники любимых поэтов.

Поэзия – высочайшая нота в жизни Александра Коляды. И эту чистую и высокую ноту

он уверенно держит вот уже 55 лет. Именно этой дате и в рамках программы «Малая родина» был посвящен творческий вечер Александра Григорьевича, состоявшийся недавно в городе на Припяти и организованный Мозырским райисполкомом. Творческий юбилей поэта совпал с его большой жизненной вехой – 70-летием со дня рождения.



Александр Коляда родился на Гомельщине, в деревне Солтаново Речицкого района. В свое время отслужил в армии, окончил филологический факультет Мозырского педагогического института (ныне – педагогический университет им. И. П. Шамякина). Получив диплом, работал в школах Хойникского и Мозырского районов. Находился на партийной и административной работе. В конце 1970-х окончил Высшую партийную школу. В разных должностях трудился на государственных предприятиях Мозыря, в том числе и в речной отрасли.

Коляда начал писать стихи в подростковом возрасте. Первые из них появились на страницах хойникской районки «Ленінскі сцяг». Этот период – конец 60-х годов прошлого века – стал для будущего поэта путе-

водным: почувствовав душевную и насущную потребность в стихосложении, он начал работать в этом направлении неустанно и плодотворно. Его стихи публиковались на страницах местных и республиканских газет, а также в российских изданиях. На счету поэта – две авторские книги, одна из которых вышла в свет при поддержке Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Большие подборки стихов Александра Коляды вошли в состав более чем десяти коллективных сборников. Причем он является составителем одного из них.

Плодотворная деятельность и активное участие в различных творческих конкурсах принесли Александру Григорьевичу известность и признание в творческой среде и среди любителей поэзии. Он неоднократно награждался дипломами, почетными грамотами и другими престижными наградами.

Тематика стихов Александра Коляды многогранна и разнообразна, как и сама жизнь во всех ее красках и проявлениях. Через призму литературных приемов поэт стремится как можно ярче показать необычайную красоту полесского края, подчеркнуть профессионализм людей, чьим трудом славится Мозырица, создать образ города, в котором живет.

*Мозырь стоит не на площади Красной,
А на высоком речном берегу.*

Город полесский, навеки прекрасный,

В сердце своем, словно честь, берегу.

Целую вечность с тобою ведь связан,

И непорочна священная нить.

Кружится Припятъ волшебным рассказом

И продолжает судьбу ворожить.

В стихах чувствуются легкость, раскованность и яркость эмоций. Слушая их, мож-

но почувствовать индивидуальный стиль и лиризм творчества Александра Коляды и тех, кто работает в тандеме с ним – музыкантов и исполнителей. Ну а творчество автора направлено на тонкое выражение своих эмоций посредством поэтического слога и поиск своей аудитории. И, поверьте, поклонников его таланта – немало.

Вот и на творческом вечере поэта собрались представители общественности и любители поэзии, чтобы поздравить Александра Коляду со знаковыми датами в его жизни. Среди них были заместитель председателя Мозырского райисполкома Феликс Галюк, председатель Гомельского отделения Союза писателей Республики Беларусь Владимир Гаврилович, председатель епархиального отдела по взаимодействию с обществом и СМИ Туровской и Мозырской епархии протоиерей Александр и многие другие. За усердные труды в деле духовно-нравственного воспитания общественности, а также в связи с юбилейными датами по благословению епископа Туровского и Мозырского Леонида протоиерей Александр удостоил поэта епархиальной медали в честь священномученика Алексия, пресвитера Лельчицкого.

На творческом вечере виновник торжества прочитал некоторые свои стихи из старых и новых сборников. Произведения полесского поэта звучали не только в авторском исполнении, их доносили до сердец присутствующих и профессионалы – артисты Мозырского драматического театра им. И. Мележа. Затронули душу и песни на слова Александра Коляды. Кстати, на музыку положено более 30 стихотворений поэта.

Все, кто побывал на творческом вечере, получили заряд позитивного настроения, испытали удовольствие от созвучия слова и музыки. Сам же виновник торжества, как и подобает в таких случаях, не остался без наград, цветов и памятных подарков. В нашей беседе Александр Григорьевич признался, что занимается поэтическим творчеством не в погоне за известностью и не в расчете на признание. Просто поэзия живет в его душе, и он через призму своего воображения щедро делится ею с читателями. В этом и заключается его человеческое счастье.

Спорт

Крепки телом и богаты делом

Сборная команда Гомельского отделения Белорусской железной дороги приняла участие в республиканских соревнованиях по гиревому спорту, которые проходили с 18 по 20 мая в спортивном комплексе университета гражданской защиты МЧС Беларуси. В состязаниях участвовало более 100 человек из Минска, а также Минской, Гомельской, Брестской, Гродненской, Витебской и Могилевской областей. Соревнования гиревиков проводились по правилам классического двоеборья. В каждой весовой категории поочередно выполнялись два упражнения: толчок двух гирь от груди одновременно и рывок одной гири каждой рукой. Вес гири – 32 кг.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Как сообщила ведущий специалист сектора идеологии и социально-культурной работы Гомельского отделения Белорусской железной дороги Людмила Сироткина, в состав команды вошли слесари локомотивного депо Гомель Сергей Процкий и Вадим Ковалев, приемщик поездов станции Жлобин Александр Михальцов и инженер-электроник информационно-вычислительного центра отделения Вячеслав Гапоненко.

Гомельчане показали достойные результаты в личном зачете, в том числе и железнодорожники. Сергей Процкий, выступая в весовой категории до 70 кг, поднял гири в толчке 58 раз, в рывке – 70. В итоге занял третье место, выполнив норматив кандидата в мастера спорта.

Александр Михальцов, выступавший в весовой категории до 80 кг, выполнил норматив мастера спорта. Он поднял

гири в толчке 70 раз, в рывке – 120. В своей весовой категории он стал третьим.

У Вячеслава Гапоненко – четвертое место в весовой категории до 90 кг и выполнение норматива кандидата в мастера спорта. В толчке он поднял гири 62 раза, в рывке – 120.

Свыше 100 кг – весовая категория Вадима Ковалева. Его результат – подня-

тие гири в толчке 30 раз, в рывке – 101. Как результат – выполнение норматива первого разряда и пятое место.

Набрав 1129,5 очка, представители команды Гомельской области заняли второе место. Они уступили лидерам состязаний – силачам из Минска, у которых – 1218 очков. Бронза досталась команде Брестской области.

Среди спортивных коллективов, участвовавших в республиканских соревнованиях, первое место присуждено команде Гомельского отделения Белорусской железной дороги, которая набрала в сумме 479,5 очка. Вторыми стали богатыри университета гражданской защиты МЧС Республики Беларусь (417,5 очка), третье место – у атлетов Минского тракторного завода (309 очков).



Ретроспектива

«Белавиа»: вчера и сегодня

«На переломе эпох: развитие гражданской авиации Беларуси в конце XX – начале XXI веков». Так называется недавно увидевшая свет книга-исследование кандидата исторических наук, доцента Белорусского национального технического университета Николая Щавлинского. Пожалуй, впервые в белорусистике предпринята системная реконструкция истории авиационной отрасли нашей страны, которая ведет отсчет с 7 ноября 1933 года, когда был совершен первый рейс из минского аэропорта.

Прежде всего, в монографии прослеживается история Национальной авиакомпании «Белавиа». Она была создана Указом Президента от 04.04.1995 № 126, за которым последовал приказ Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 27.12.1995.

Автор монографии сравнивает две контрольные точки в деятельности национального авиаперевозчика. За первый год работы «Белавиа» перевезла 394,3 тысячи пассажиров, в год своего 20-летия – 2 млн 92 тысячи. Тоннаж грузоперевозок за это время вырос с 500 до 2500. Воздушный флот к 2016 году составляли три самолета Ту-154М и 24 воздушных судна западного производства. Разветвленная сеть регулярных линий связала Беларусь с 44 аэропортами 27 стран. Чартерные рейсы выполнялись более чем в 46 государствах.

В качестве причин, обусловивших столь высокую динамику развития, автор называет высокую квалификацию персонала, заинтересованное отношение руководства отечественной гражданской авиации, своевременную модернизацию воздушного флота, а также приоритетное внимание к обеспечению

безопасности полетов. Беларусь сегодня входит в десятку стран, обеспечивающих наивысший уровень авиационной безопасности, среди 186 государств – членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Авиационным грузоперевозчиком Беларуси является авиакомпания «Транс-авиаэкспорт», существующая уже свыше четверти века. Ее можно назвать официальным авиаперевозчиком Организации Объединенных Наций. Диапазон перевозимых грузов весьма широк: товары народного потребления и специального назначения, опасные и гуманитарные грузы, крупногабаритная техника и агрегаты. Рост грузоперевозок не всегда увеличивался динамично. Однако в пределах определенного исторического периода все же прослеживается поступательное движение вперед. Первая контрольная точка – год 2000-й, когда тоннаж грузоперевозок составил 3004. Вторая – 2016-й, объем грузоперевозок увеличился до 44 156 тонн, рост в 14,6 раза.

Отдельный раздел исследования посвящен Минскому государственному высшему авиационному колледжу, который 4 апреля 2015 года

был преобразован в Белорусскую государственную академию авиации (БГАА).

История МГВАК уходит своими корнями в 1974 год, когда было создано Минское авиационное техническое училище гражданской авиации (МАТУГА). В январе 1991 года оно было преобразовано в Минский авиационно-технический колледж. 25 августа 1995 года последовало новое переименование: Минский государственный высший летно-технический колледж (МГВЛТК), а в 2001-м – МГВАК.

Автор отмечает, что коллектив Минского государственного высшего авиационного колледжа добивался значительных успехов в учебно-воспитательном процессе и усовершенствовании авиационно-технической базы. Большая работа была проведена в сфере научных исследований. Основными направлениями их стали разработка моделей сверхлегких (в том числе беспилотных) летательных аппаратов, модернизация систем авиационной техники, разработка методов повышения уровня авиационной безопасности объектов гражданской авиации, внедрение инновационных технологий в авиационной отрасли.



Главным предприятием авиаремонтной отрасли Беларуси является Минский завод гражданской авиации № 407. Ныне он переживает стадию модернизации. Основным производственным назначением завода станут смывка и покраска наружной поверхности воздушных судов, техобслуживание и ремонт самолетов западного производства (Boeing, Airbus, CRJ и др.) и новых российских (Ту-204, Ту-214, Ту-334). При этом предприятие сохранит традиционное направление по ремонту Ту-134, Як-40, Як-42.

В Беларуси есть еще одно авиаремонтное предприятие – Оршанский авиаремонтный завод. В 2009-м оно совершило прорыв в работе на внешних рынках, который был закреплен в последующие годы. Произошло это благодаря активной маркетинговой политике. Предприятие предложило услуги по ремонту военной техники. Его специалисты стали выезжать для ремонта вертолетов в зарубежные страны.

Управление воздушным движением над территорией Республики Беларусь осуществляет государственное предприятие «Белэрознавигация». Его история насчитывает уже более 20 лет. Площадь воздушного пространства нашей страны – это 220 квадратных километров. 56 маршрутов зональной навигации имеют протяженность около 22 тысяч километров. Каждые сутки над Республикой Беларусь осуществляют полеты от 500 до 1000 воздушных судов, а это более 200 тысяч самолетов в год.

На предприятии работают профессионалы высочайшего класса, используются новейшие современные радиолокаторы и средства навигации.

Немало интересной информации представлено и в разделе, посвященном Национальному аэропорту Минск – главным воздушным воротам страны.

Строительство первой очереди аэропорта Минск-2 продолжалось пять лет (1977–1982 годы). Первый самолет (это был Ту-134) совершил посадку на взлетно-посадочную полосу нового аэропорта в июне 1982 года. С 1 июля стали выполняться регулярные рейсы в Краснодар, Сочи, Ташкент, Нижневартовск, Красноярск и другие города Советского Союза.

Из-за экономических трудностей, которые дали знать о себе особенно в годы горбачевской перестройки, строительство второй очереди растянулось на девять лет (1982–1991 годы).

В 1997 году Минск-2 был переименован в РУП «Национальный аэропорт Минск».

Автор монографии дает оценку роли и месту минского аэропорта на современном международном рынке авиационных услуг. Регулярные рейсы сегодня выполняются более чем по 42 международным воздушным трассам. На регулярной основе полеты в Национальный аэропорт Минск осуществляют 15 авиакомпаний.

Впечатляет и динамика роста пассажиропотока: 394 600 человек в 2002 году, 3 429 122 – в 2016-м. Если в 2002 году было совершено 4105 самолето-вылетов, то в 2016-м этот показатель вырос до 23 034. Обработка грузов увеличилась с 3939,2 тонны в 2002 году до 19 905,5 тонны в 2014-м.

Полагаю, что многие факты, изложенные в книге, будут интересны даже людям, далеким от авиации, и издание обязательно найдет своего читателя.

Михаил СТРЕЛЕЦ, доктор исторических наук, профессор Брестского государственного технического университета

Соревнования



Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Как рассказала ведущий специалист сектора идеологии и социально-культурной работы Гомельского отделения Белорусской железной дороги Людмила Сироткина, соревнования санитарных дружин разделились на два этапа: теоретический и практический. На протяжении нескольких часов сандружинники демонстрировали медицинским работникам укомплектованность своих санитарных сумок всем необходимым, умение пользоваться

имеющимся снаряжением, «спасали» так называемых пострадавших от ядерного и химического «поражения». В команде четко были распределены обязанности по всем дисциплинам. Каждый знал, за какую область и на каком этапе отвечает. Оценивалось буквально все, вплоть до правильного наложения фиксирующей повязки, укладки пострадавшего на носилки и его транспортировки до машины.

В итоге сплоченная сборная Калинковичского узла оказалась лучшей. В качестве победителя она представит

район на аналогичных областных соревнованиях.

В парке культуры и отдыха развернулась нешуточная борьба за первое место в боевом развертывании среди девяти команд. Соревнования, сопровождающиеся морем воды и пены, были по-настоящему эмоциональными и зрелищными.

К сожалению, калинковичским путейцам не удалось войти в тройку призеров, но они получили отличный заряд бодрости, а также приобрели опыт, который в будущем им обязательно пригодится.



Прекрасная дружина. Санитарная

Калинковичские железнодорожники приняли участие в соревнованиях добровольных пожарных и санитарных дружин трудовых коллективов района. Среди первых состязалась команда дистанции пути, вторых – сборная команда Калинковичского узла, в состав которой также вошли путейцы.

Контроль в приказном «обличье»

В Минюсте России зарегистрирован приказ Минтранса РФ об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля.

Документом вводится институт автоматического весогабаритного контроля, уточняются требования к обустройству стационарных и передвижных пунктов. Предусматривается наличие переходно-скоростных либо остановочных полос, блокирующих устройств для задержанных грузовых машин, установлены метрологические требования к измерениям, проводимым на пунктах весогабаритного контроля.

Приказом уточнены виды контроля – визуальный, инструментальный, документальный, а также регламентированы условия определения габаритов транспортных средств.

Помимо того, в Минюсте зарегистрирован приказ Минтранса РФ о требованиях к организации движения по автодорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, в котором определены требования к перевозке груза, его размещению и креплению, а также указаны требования к автомобилям прикрытия, осуществляющим сопровождение крупногабаритного транспортного средства, к организации движения и обеспечению безопасности дорожного движения перед началом и при движении тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС.



Система добралась до Китая

Международными пунктами пропуска для таможенного оформления доставки грузов в обоих направлениях по книжкам МДП (Carnet TIR) определены:

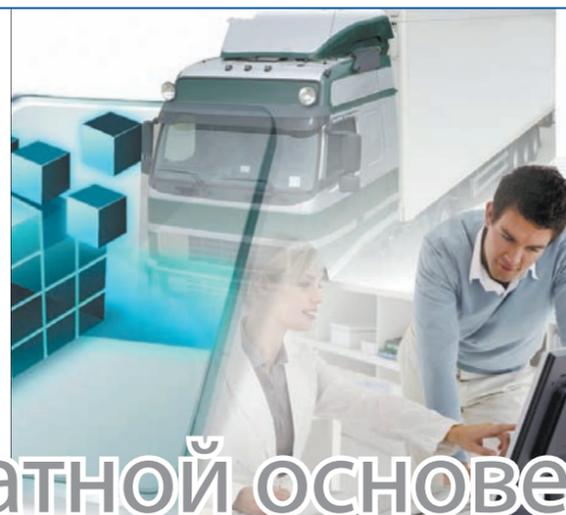
- «Хоргос» (Синьцзян-Уйгурский автономный район) на границе с Казахстаном;
- «Иркештам» (Синьцзян-Уйгурский автономный район) на границе с Кыргызстаном;
- «Эренхот» (автономный район Внутренняя Монголия) на границе с Монголией;
- «Маньчжурия-Шибали» (автономный район Внутренняя Монголия) и «Суйфэньхэ» (провинция Хэйлунцзян) на границе с Россией;

– порт Далянь (провинция Ляонин) в Желтом море. Международные страховщики подтвердили обеспечение гарантий на территории Китайской Народной Республики максимальной суммой в размере 100 тысяч евро по каждой книжке МДП, выданной национальными ассоциациями, входящими в МСАТ.

Компетентным национальным органом в качестве гарантирующего объединения по книжкам МДП на территории КНР определена Китайская ассоциация автомобильного транспорта (CRTA/095), которая является членом IRU и успешно прошла процесс допуска к МДП.

На территории Китайской Народной Республики начала функционировать международная система МДП (TIR).

В России для контроля участников рынка автомобильных грузоперевозок планируется создать специальный реестр, ведение которого доверят комитету Торгово-промышленной палаты по транспорту и экспедированию.



Реестр на платной основе

Грузоперевозчики поддерживают наведение порядка в сфере услуг по доставке товаров автомобильным транспортом, считая, что реестровый учет позволит выявлять теневых предпринимателей, которые демпингуют стоимость фрахтов, уклоняются от уплаты налогов, не следят должным образом за техническим состоянием подвижного состава. При этом они обеспокоены очередным «оброком», поскольку

формирование и сопровождение специального реестра будут осуществляться на платной основе.

– Расходы по топливу, техническому обслуживанию и другим статьям постоянно растут, и дополнительная финансовая нагрузка нам ни к чему, – комментируют ситуацию представители отрасли автомобильных грузоперевозок. – Тем более что это бремя ляжет именно на добросовестных и легальных участников рынка, а теневой бизнес останется в стороне.



«Мядинкай» тормозит грузопоток

В апреле – мае международный автодорожный пункт пропуска «Мядинкай – Каменный Лог» на литовско-белорусской границе постоянно лихорадило. В некоторые дни очередь ожидавших пересечения границы транспортных средств доходила до одной тысячи большегрузов, а время простоя – до суток.

Белорусские таможенные и пограничные службы работают достаточно четко и ритмично, а пиковые нагрузки происходят по причине сбоя в работе их коллег на сопредельной стороне. Из-за этого международные автоперевозчики не могут своевременно выполнять свои обязательства перед клиентами, несут финансовые потери.

– «Мядинкай» не соответствует сегодняшним потокам транспорта, он был модернизирован два десятилетия назад, – свидетельствует руководитель Литовской национальной ассоциации автомобильных перевозчиков LINAVA Микенас Эрландас. – Очевидно, что с литовской стороны отсутствует оперативность контроля, на треть не укомплектованы смены, пограничные службы не имеют единой информационной системы.

Учитывая складывающуюся ситуацию, правительство страны намерено предпринять меры по реорганизации его деятельности. В частности, подготовлен план командирования должностных лиц таможни из других литовских пунктов пропуска, рассматривается перераспределение полномочий между таможенными и пограничными службами с целью возможного исполнения ими функций друг друга, будет улучшена программная база электронно-информационной системы.

На 2019 год запланировано начало модернизации пункта пропуска «Мядинкай», которая рассчитана на три года. Данное решение согласовано, но проекта еще нет. Предусматривается, что будет увеличено число полос для грузового транспорта, проведена реконструкция площадки ожидания.

Европейский техосмотр – для всех

С 20 мая вступила в силу Директива 2014/47/ЕС Европейского парламента и Совета ЕС от 03.04.2014 года о техническом осмотре на дорогах коммерческих автомобилей, используемых на территории Евросоюза, на предмет их пригодности к эксплуатации.

Контролю подлежит грузовой автотранспорт всех стран независимо от принадлежности к Евросоюзу. Частью технического контроля является проверка крепления перевозимого груза. При оценке достаточности крепления грузов обращается внимание на применение специальных устройств крепления, наличие на них соответствующей маркировки, состояние натяжных механизмов средств крепления и прочее. В случае выявления нарушений налагаются штрафные санкции и вводится запрет на дальнейшее движение грузовой машины до устранения обнаруженных недостатков.

Россия

Цифровизация? Даешь ассоциацию!

Ведущие компании транспортной отрасли России подписали соглашение о создании ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). В церемонии участвовали РЖД, «Автодор», «Аэрофлот», «РТ-Инвест Транспортные Системы» и другие крупнейшие предприятия.

ЦТЛ станет центром компетенций по направлению «Цифровой транспорт и логистика», представленному Минтрансом России в рамках программы «Цифровая экономика». Заявка ведомства уже получила одобрение Совета по цифровой трансформации при Автономной некоммерческой ор-

ганизации «Цифровая экономика». Одна из главных задач новой ассоциации – создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России на основе отечественных решений и программного обеспечения.

– В рамках работ по цифровизации российской экономики Министерством транспорта ведется системная деятельность по цифровой трансформации транспортного комплекса. Нас в этой работе поддержал бизнес, – пояснил в интервью «Радио «Комсомольская правда» директор департамента

программ развития Минтранса России Алексей Семенов. – Крупнейшие транспортные компании страны решили объединить свои ресурсы и технологии, что позволит создать единую цифровую экосистему транспортного комплекса, а значит, новые сервисы и услуги, существенно повышающие качество и доступность транспортных услуг.

Сегодня отрасль обладает достаточно развитой инфраструктурой, на основе которой необходимо формировать единую цифровую платформу. Разрозненные системы теряют свою актуальность. Наступило время экосистем и объединенных платформенных решений.

– Основными задачами такой платформы должны стать суще-

ственное снижение издержек на уровне бизнеса и оптимизация регулирования процесса перевозок. На основе накопленных «больших данных» нужно образовывать единое доверенное пространство, обеспечивающее создание безбарьерных транспортных коридоров, полноценного электронного документооборота и доступа пользователей ко всем сервисам на принципах единого окна, – говорит генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков.

По мнению экспертов, работа по созданию целой экосистемы цифровых платформ поможет реализовать транзитный потенциал России и откроет новые возможности для роста отрасли и экономики в целом.

Таджикистан

Введен налог на въезд

С момента открытия госграницы между Узбекистаном и Таджикистаном Узбекистан берет пошлину за въезд на свою территорию, в то время как узбекские автовладельцы въезжали на территорию Таджикистана без взимания платы. Так было до 11 мая – дня, когда Таджикистан ввел страховые взносы на въезд транспортных средств из Узбекистана.

Страховка выдается на один месяц. Она позволяет владельцу автомобиля пересекать границу неограниченное количество раз.

По словам начальника отдела кадров и информации государственного унитарного предприятия «Таджиксугурта» (Таджикгосстрах) Аломудина Алиева, размер страховых пошлин зависит от марки транспортного средства: на легковые машины – 461,25 сомони (порядка 104 белорусских рублей); микроавтобусы – 553,5 сомони (125 рублей), автобусы – 615 сомони (139 рублей), грузовики – 768,75 сомони (174 рубля), мотоциклы – 215,25 сомони (48 рублей).

Как сообщает ИА REGNUM, с 15 мая между Ташкентом и Ходжентом запущено регулярное автобусное сообщение. Протяженность маршрута составляет 174 км, а время в пути – 4,5 часа.

Казахстан

...И малая – для малых городов

Академия гражданской авиации Казахстана перешла в ведение Министерства по инвестициям и развитию.

По словам министра Жениса Касымбека, учебный процесс теперь будет организован по европейским стандартам. Глобальная цель изменений – повышение уровня безопасности полетов.

Касымбек добавил, что в Казахстане планируется также создать специальную структуру для контроля и надзора в гражданской

авиации. Кроме того, предполагается развивать малую авиацию для удобства жителей малых городов.

Как сообщало ИА REGNUM, в 2017 году с рынка авиаперевозок республики ушло несколько иностранных компаний. Сами они связывают это с резким ростом тарифов на обслуживание самолетов в местных аэропортах. По словам заместителя министра национальной экономики Казахстана Серика Жумангарина, уход иностранных авиакомпаний связан со слабым пассажиропотоком.

По статистике, в Казахстане, по итогам первых четырех месяцев года авиатранспортом перевезено 2,3 млн человек, что на 21% больше, чем за аналогичный период 2017-го.

Выйти на рынок. Глобальный

В Шымкенте прошел первый казахско-узбекский бизнес-форум. Участие в нем приняло около 400 предпринимателей из Узбекистана и Казахстана. В ходе встречи обсуждались вопросы дальнейшего развития торгово-экономических отношений, а также проведения совместной работы, направленной на увеличение товарооборота между двумя странами.

По информации пресс-службы Министерства внешней торговли Узбекистана, на форуме также анализировались развитие транспортного потенциала Казахстана и Узбекистана, организация логистики и транспортных коридоров с целью выхода на крупнейшие глобальные рынки, включая Китай и ЕАЭС.

Узбекистан – крупнейший торговый партнер Казахстана в Центральной Азии, внешнеторговый оборот между странами за I квартал увеличился на 50%. До конца года объем двусторонней торговли планируется довести до 3 млрд долларов.

Армения

Хорошо, что лучше. Плохо, что дороже

Если посидеть в соцсетях и на форумах, создается впечатление, что ситуация с общественным транспортом в Ереване крайне напряженная. Мнение пользователей подтверждают новости: в столице грядет реформа общественной транспортной сети.

Ереванским транспортом будут управлять один-два оператора, которых определят по результатам тендера, а маршрутные «ГАЗели» канут в Лету. Но все это будет минимум через год. А пока, как пишет Sputnik, в столичной мэрии разрабатывают новую транспортную сеть города. О проделанной и текущей работе, а также о видимых результатах корреспонденту Sputnik Армения рассказал вице-мэр Еревана Ваге Никоян.

По его словам, консалтинговая компания D.W.G International Limited, которая с начала 2017 года занимается разработкой новой

транспортной сети Еревана, уже завершила работу и представила результаты в мэрию.

Но прежде, чем ереванцы получат возможность оценить новую транспортную сеть, они могут проверить ее эффективность с помощью специальной мобильной программы.

– Мы провели переговоры с компанией Yandex, чтобы ее специалисты создали для нас специальное программное обеспечение. С его помощью каждый гражданин сможет проверить эффективность новой транспортной сети на примере своих собственных передвижений; определить, сколько

нужно пройти до остановки, чтобы добраться от пункта А в пункт В, где нужно сделать пересадку, и сколько будет длиться передвижение по маршруту, – сказал Никоян.

Новый тип уличного движения организуют без микроавтобусов и владельцев линий. Маршруты станут регулировать один-два оператора, а билеты у пассажиров будут электронные. Они избавят людей от необходимости отдавать наличные деньги непосредственно водителю.

– Учитывая требования общественности, мы поставили перед собой задачу избавиться от наличных платежей. Невозможно полностью от них отказаться, но можно свести к минимуму общение пассажир – водитель. Терминалы для оплаты проезда разместят на остановках, если будет возможность, они появятся также в автобусах, – говорит Никоян.

Реформы планируется завершить к концу текущего года. А пользователи соцсетей тем временем уже сегодня предполагают, что реформы повлекут за собой в том числе и подорожание проезда.

Советы врача

КАК
БРОСИТЬ
КУРИТЬ?Отказаться.
Навсегда!

Ежегодно 31 мая по инициативе Всемирной организации здравоохранения отмечается День без табака. В нашей стране с 11 по 31 мая проводится республиканская информационно-образовательная акция «Беларусь против табака» под девизом «Табак и болезни сердца».

Курящие люди, которые хотят расстаться с вредной привычкой, должны четко определиться, для чего они это делают, поставить напоминание в телефоне о конкретном дне отказа от курения, а также изменить свой образ жизни, чтобы исключить из него табак, считают врачи-пуль-

монологи. Ведь как бы курящий человек ни старался, какой бы здоровый образ жизни ни вел, он все равно потеряет в среднем 14 лет жизни.

Врачи подчеркивают: установка на отказ от курения именно ради отказа от табака не очень эффективна. Надо проанализировать

свое курение и свои проблемы. Абсолютно точно вы найдете между ними связь. Нужно четко осознать, что табак вам в чем-то мешает. Например, для кого-то это может быть потеря здоровья. Тогда цель отказа от табака – поправить свое самочувствие и впредь его не терять. У тех, кто занимается спортом, табак может быть причиной снижения физической активности, что препятствует достижению определенных результатов.

Кроме того, одной из причин отказа от сигарет может быть и ощущение себя не вполне свободным в Европе. Там во многих странах и в Америке уже действует запрет на курение в общественных местах, формируется полностью свободное от табачного дыма окружение. Например, Новая Зеландия станет полностью свободной от табака к 2025 году, Финляндия – к 2040-му, то есть туда даже нельзя будет въехать с пачкой сигарет.

Следующим шагом на пути отказа от курения должен стать выбор конкретного дня для начала этого процесса. Будет хорошо, если, например, 31 мая человек примет твердое решение бросить курить.

Понятно, что процесс отказа от курения будет сопровождаться так называемыми симптомами отмены. Это ощущение дискомфорта, повышенная возбудимость, нервозность, невозможность сосредоточиться, головная боль, бессонница или, наоборот, сонливость, плохое настроение и желание закурить. Чтобы не «сорваться», примерно

в течение двух месяцев постарайтесь избегать тех ситуаций, которые заставляли вас курить. И это необязательно стресс. Возможно, определенные компании, где вы всегда курили, чашка кофе, которая традиционно ассоциирована с сигаретой, алкоголь.

Автолюбителям врач рекомендует убрать сигареты из машины. Если вы всегда ходите мимо киоска, где раньше их покупали, постарайтесь изменить свой маршрут. Уберите из дома все сигареты, пепельницы, зажигалки. Попросите сослуживцев не звать вас в курилку.

Симптомы отмены будут нарастать в первые пять дней отказа от курения. Потом они станут менее выраженными, но достаточно отчетливо будут присутствовать полтора-два месяца. Опасность рецидива достаточно высока в течение шести месяцев.

Врачи всех стран мира отказались от методов постепенного снижения числа выкуриваемых сигарет, от перехода на сигареты с пониженным содержанием смолы, на электронные. Опыт показывает: действенным становится только резкий отказ от табака. Если вы курили долго и много и вам страшно бросить совсем, ставьте перед собой задачу продержаться, например, месяц. И вы почувствуете значительное улучшение своего состояния. Тогда можно продолжить этот отказ – уже навсегда.

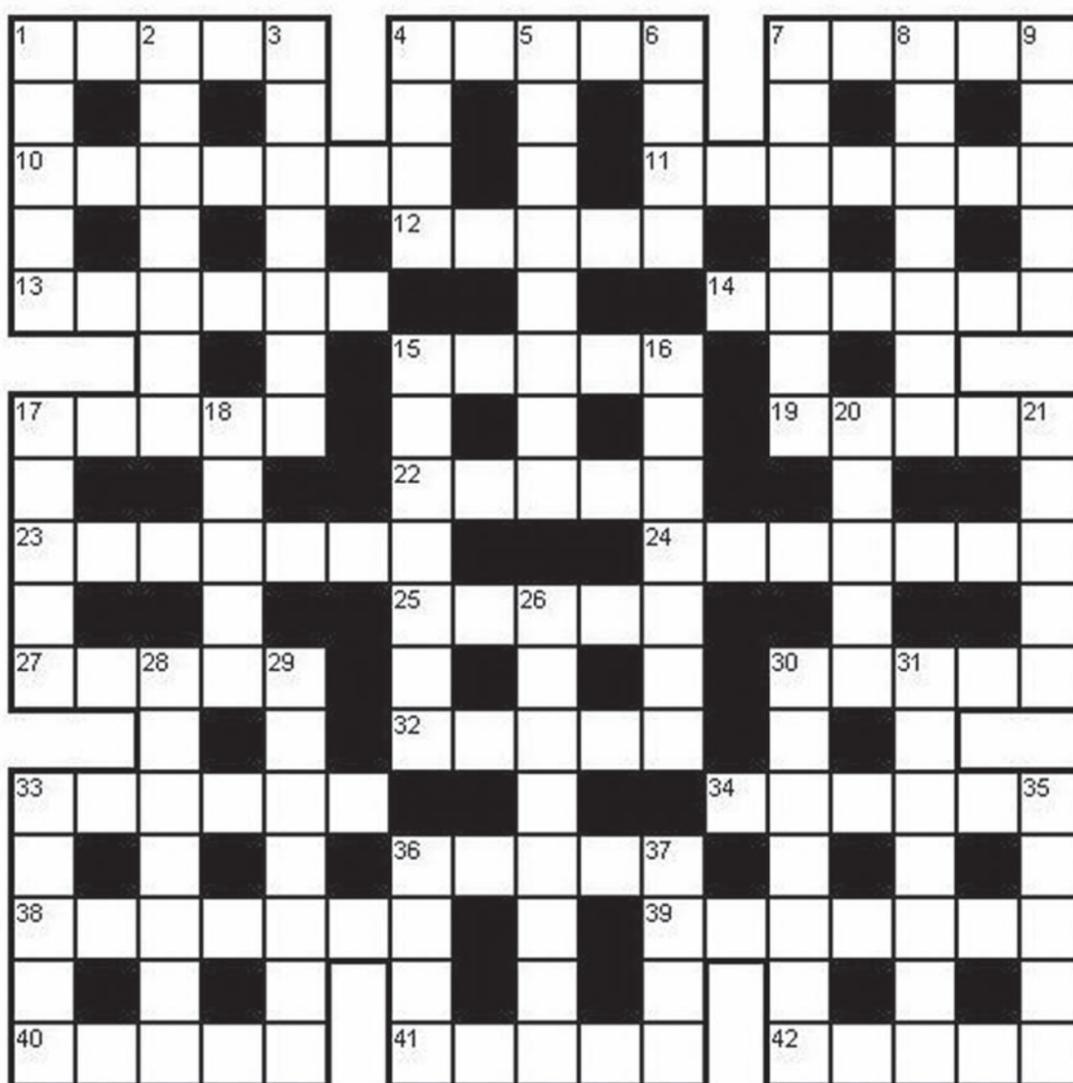
Людмила НОВИК, валеолог
УЗ «23-я городская поликлиника»

Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Придание формы пластическому материалу с помощью рук и вспомогательных инструментов. 4. Кондитерское изделие. 7. Выпечка, дележ которой на куски – источник многочисленных конфликтов. 10. Денежная сумма, выдаваемая одной из сторон договора другой в счет причитающихся платежей. 11. Временное деревянное здание для театральных и цирковых представлений, получившее распространение на ярмарках и народных гуляниях. 12. Живописное изображение Бога, святых. 13. Художественный стиль, сформировавшийся во Франции в XVIII веке, отражающий вкусы двора Людовика XV и аристократии. 14. Внутренняя опорная часть предмета, остов. 15. Изображение, представление чего-либо в самых общих чертах, упрощенно. 17. Немецкий ученый, лауреат Нобелевской премии по химии. 19. Наклонный участок поверхности Земли, формирующийся в результате действия рельефообразующих процессов, протекающих на суше и дне морей и океанов. 22. Государственный язык Израиля. 23. Специалист с высшим техническим образованием. 24. Звезда в созвездии Эридан. 25. Светимость электрической лампочки. 27. Слепок предмета в натуральную величину. 30. Цирковой артист, выступающий с демонстрацией силы. 32. Столб, на который подвешивались ворота в крестьянских дворах. 33. Сладкое блюдо, фрукты, завершающие обед. 34. Кусочки свинины, маринованные с кориандром и вином (Кипр). 36. В Древнем Риме: особо важный указ верховной власти. 38. Входная пристройка к церкви. 39. Автор сценария сказки о любви, доброте и Морозе Ивановиче, снятой в 1965 году и получившей премию на 2-м кинофестивале в Киеве. 40. Город на реке Десне. 41. Народный артист СССР, актер Московского театра имени Владимира Маяковского. 42. Роман Теодора Драйзера.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Чудо-луч, используемый в медицине и промышленности. 2. Трехколесный велосипед с легкой кабиной для пассажира. 3. Грузоподъемник. 4. Подвижные кожные складки вокруг глаз у человека. 5. Прибор для измерения световых величин. 6. Русский срубный жилой дом. 7. Электробытовой прибор. 8. Самая крупная порода домашних кошек. 9. Соревнования в скорости езды на автомобиле. 15. Писатель, лауреат Ленинской премии. 16. Род пальм. 17. Знаменитые братья-сказочники. 18. Герой известной всему миру русской народной сказки. 20. Плато в Югославии, давшее название геологическому явлению. 21. Магматическая горная порода, разновидность габбро. 26. Теплая одежда, разновидность кофты. 28. Морской карась. 29. Печка в виде железного сосуда, наполненного горячими углями. 30. Смесь битумов с минеральными материалами: гравием и песком. 31. Человек очень маленького роста, то же, что и карлик. 33. Французский живописец, представитель барбизонской школы, мастер национального реалистического пейзажа. 35. Израильский писатель, лауреат Нобелевской премии по литературе 1966 года «За глубоко оригинальное искусство повествования, навеянное еврейскими народными мотивами». 36. Бог любви – в древнегреческой мифологии, безотлучный спутник и помощник Афродиты, олицетворение любовного влечения, обеспечивающего продолжение жизни на Земле. 37. Выдающийся американский писатель, сатирик, журналист и лектор.

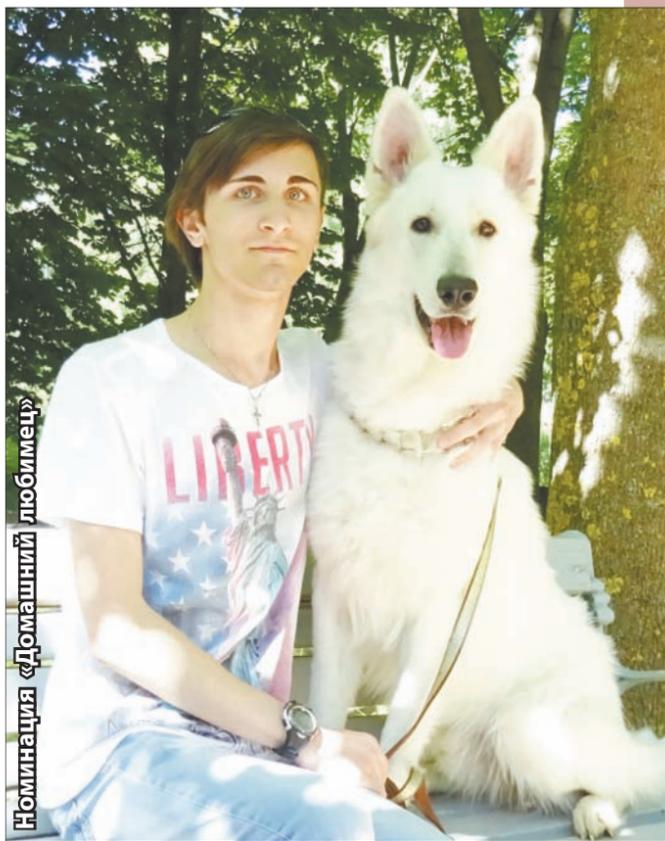


ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Ленка. 4. Вафли. 7. Пирог. 10. Задаatok. 11. Балаган. 12. Икона. 13. Рококо. 14. Основа. 15. Схем-
Линия. 16. Аттала. 17. Грмм. 18. Емеля. 20. Карст. 21. Норит. 22. Иврит. 23. Инженер. 24. Ахернар. 25. Накар. 26. Пуля. 27. Муляж. 30. Атлет. 32. Верев. 33. Десерт. 34.
Афродита. 36. Эдикт. 38. Приворот. 39. Волынка. 40. Ельня. 41. Тенин. 42. «Титан».

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Лазер. 2. Педикюр. 3. Автокар. 4. Веки. 5. Фотометр. 6. Иза. 7. Пылесос. 8. Пердоп. 9. Гонка. 15.
Смирнов. 16. Аттала. 17. Грмм. 18. Емеля. 20. Карст. 21. Норит. 22. Иврит. 23. Инженер. 24. Ахернар. 25. Накар. 26. Пуля. 27. Муляж. 30. Атлет. 32. Верев. 33. Десерт. 34.
Афродита. 36. Эдикт. 38. Приворот. 39. Волынка. 40. Ельня. 41. Тенин. 42. «Титан».

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

Верный друг

В семье начальника техотдела столичной дистанции электроснабжения Минского отделения Белорусской железной дороги Ирины КОНТЫШЕВОЙ швейцарская овчарка Алан-Грей – всеобщий любимец. Да и как не любить такого красавца...

– Пес стал подарком сыну после успешного окончания 11 классов, – рассказывает Ирина Владимировна. – Он всегда мечтал о собаке.

– Причем всегда хотел иметь большую собаку, – отмечает Виталий Контышев. – Как-то в интернете нашел фото белой швейцарской овчарки и просто влюбился в породу. Помимо своего очарования, эти собаки по интеллекту и смекалке ничем не уступают немецкой овчарке. Кроме того, они безгранично преданы семье, отличаются особым дружелюбием к детям, являются отличными компаньонами, бдительными сторожами, неприхотливы в быту, а также легко и быстро обучаются. Одним словом, собака-мечта. Маме тоже по душе пришлась эта порода, Грей для нее как второй ребенок.

Кличку придумывала Ирина Владимировна:

– Статность, окрас и характер собаки говорят о ее благородстве, которое, как оказалось, у пса врожденное. На ум сразу пришли известные англичане по фамилии Грей – граф, виконт, барон. Это слово еще ассоциируется с мудростью.

Пока Грей молод. Он активен, любит прогулки и подвижные игры. Его лучший друг – доберман, с которым в играх проводит немало времени. Собак поменьше он старается опекать. Пес хорошо знает основные команды. А в ближайшее время, надеется Виталий, научится еще одной: «селфи».

Своим непосредственным хозяином Грей считает Виталия, с которым гуляет и проводит большую часть дня. Поэтому очень ревнует его к кому бы то ни было.

Любимое лакомство Грея – творог с кефиром. Завтра, 1 июня, ему исполнится три года.

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. Представьтесь сами, указав место работы, должность и контактный телефон.

4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес: tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220034.

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

Фестиваль

«Мир без границ»

В минувшие выходные в Бресте прошел международный байк-фестиваль, собравший рекордные десять тысяч участников. Кроме белорусских мотолюбителей, к празднику присоединились байкеры из России, Украины, Латвии, Эстонии, Польши, Казахстана, Великобритании, Швеции, Германии, Чехии. Организаторы считают, что причина тому – 10-дневный безвизовый режим, действующий в Бресте с января.

В городе над Бугом каждую весну на несколько дней пение птиц сменяется рычанием моторов тысяч мотоциклов, съезжающих на уже традиционный байк-фестиваль. Brest Bike Festival International за 18 лет стал крупнейшим событием в мототуризме на территории СНГ и очень полюбился брестчанам. Организацией этого масштабного праздника занимается брестский мотолюбительский клуб «Золотое крыло» при поддержке городского и областного исполнительных комитетов.

В нынешнем году фестиваль проходил с 25 по 27 мая. Цена билета на участие в трехдневной программе составила 30 рублей. В день открытия на территории оздоровительного лагеря «Орленок» перед гостями выступили отечественные рок-группы и кавер-бенды. Кульминация мероприятия – байк-парад – пришлось на субботу.

Привычный маршрут в этом году изменили из-за реконструкции Кобринского моста. Местом отправления колонны стала площадка у брестского аэропорта. От-

туда «железное» облако, растянувшееся на несколько километров, выехало на трассу М1, а затем проехало по улице Московской, проспекту Республики, улицам Октябрьской революции и 28-го Июля. Сделав полукруг, мотоциклисты снова выехали на Московскую и финишировали у Ледового дворца. У желающих была возможность пообщаться с байкерами, сфотографироваться с приглянувшимися мотоциклами и принять участие в конкурсах. Вечером на территории лагеря всех ожидали еще один концерт и огненно-пиротехническое шоу. А после закрытия фестиваля в воскресенье участники активно делились эмоциями и впечатлениями в группе в социальной сети:

«Хочу выразить уважение организаторам! Зарядился позитивом на весь год. Несмотря на то что байк сломался в пути, мы добрались до этого действительно международного слета байкеров».

«Первый раз участвовала в такой огромной колонне. Это было феерично! А концерт был настолько суровый, что домой поехала в рваном сапоге».

«Делали предложения со сцены, встречали старых друзей, заводили новых, «продавали» ежей за недорого... А потом был салют и ощущение того, что все быстро закончилось. Спасибо всем, кто приехал!»

«После фестиваля выезжаем в направлении Португалии. Есть ли здесь люди, планирующие дальний путь?»

Кстати, слоган фестиваля – «Мир без границ». Этот праздник действительно создает ощущение свободы и легкости. Здесь готовы принять любого, кто готов веселиться. Именно за такую атмосферу брестчане каждый год с нетерпением ждут выходных в конце мая.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»



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 Миноблисполкома; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Ринг В.И. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций; Шульга Г.И. – первый заместитель генерального директора РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

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

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

Телефоны:

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

главный бухгалтер 294-02-80
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 30.05.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 915 экз. Заказ 1714.
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

