

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

7 июня 2018 г., четверг, № 23 (6030)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам



БОЛЬШОЙ СОВЕТ

Во вторник, 5 июня, в Минске на базе бизнес-центра «Виктория» прошла VIII сессия отраслевых советов Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств. Организаторами мероприятия выступили исполнительный комитет КТС СНГ, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство транспорта Российской Федерации.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Координационное транспортное совещание СНГ образовано в соответствии с Соглашением о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30 декабря 1991 года. Это орган межгосударственного регулирования деятельности морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта, а также общетранспортных вопросов на территории государств – участников СНГ во взаимодействии с другими отраслевыми советами в области транспорта.

КТС СНГ состоит из министров транспорта и руководителей других органов государственно-

го управления транспортом государств – участников Содружества Независимых Государств. Заседания проводятся не реже одного раза в год. С такой же периодичностью проходят и заседания отраслевых советов, которые входят в состав КТС.

Состоявшаяся в Минске сессия, уже восьмая по счету, представляла собой одновременное проведение на разных площадках заседаний всех шести советов КТС, каждый из которых работал по определенной повестке дня, включающей самые актуальные вопросы именно своего направления транспортной деятельности.

Итоги работы были подведены на пленарном заседании, которое

прошло с участием министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолия Сивака.

В приветствии к участникам форума руководитель транспортного ведомства назвал состоявшуюся сессию важным для развития транспорта и его инфраструктуры мероприятием международного масштаба. Глобализация мировой экономики ставит на повестку дня задачи по созданию системы устойчивого транспорта. Все сложнее решать их на основе существующих технологий и коммуникаций.

Отраслевые советы КТС СНГ – как раз та современная дискуссионная площадка, которая содействует обмену опытом в области разных видов транспорта, обсуждению важнейших вопросов, снятию барьеров на пути движения товарных потоков.

Отметив важность и значимость работы каждого из советов, Анатолий Сивак выразил надежду, что мероприятия, прошедшие в рамках VIII сессии, станут катализатором дальнейшего развития транспорта.

Продолжение на стр. 2

2

Прямая линия

9 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

Реконструкция – по графику

Заместитель премьер-министра Анатолий Калинин посетил Гомельскую область с рабочей поездкой. Он ознакомился с ходом реконструкции моста через Припять в Житковичском районе, сообщает пресс-служба Совета Министров.

Как отмечалось во время доклада Анатолию Калинину, все работы проводятся в соответствии с графиком. В настоящее время после демонтажа аварийного пролетного строения идет его разборка. Следующим этапом станет возведение временных сооружений для монтажа пролетного строения из металла. Начнется во второй половине июня и завершится в текущем году.

В программе рабочей поездки по Гомельской области вице-премьера и посещение щебзавода «Глушкевичи» в Лельчицком районе. Анатолия Калинина проинформировали об этапах реализации проекта по расширению производства по изготовлению изделий и материалов из облицовочного природного камня.

На Днестре и Припяти вы такое видели?



Тяжеловесные грузы для ОАО «Мозырский НПЗ» из Украины в город на Припяти доставил на прошлой неделе караван судов речного порта Мозырь – филиала РТУП «Белорусское речное пароходство».

Подробнее на стр. 8

8

Подписка. II полугодие 2018 года

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

(стр. 75 подписного каталога)

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.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

(стр. 75 подписного каталога)

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

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

Большой совет

Продолжение. Начало на стр. 1

Председательствовал на пленарном заседании статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов. Он предоставил слово руководителям советов КТС.

Совет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту заседал под председательством директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, заместителя председателя САиГПТ Алексея Бакирея.

Исполком КТС СНГ поручил на этом заседании подвести итоги деятельности совета за 2010–2017 годы.

– Мы обсуждали наработки, которые за эти годы удалось сделать. Говорили о том, какие вопросы остались нерешенными, на чем надо сфокусироваться в дальнейшем. Проследили также динамику формирования нормативной правовой базы, – проинформировал Алексей Бакирей. – Проект отчета будет внимательно проанализирован членами совета и в декабре представлен на рассмотрение КТС. Некоторые вопросы мы затрагиваем достаточно регулярно. Так, аспекты применения Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) в части, касающейся электронных накладных, уже обсуждались в 2010–2011 годы. Мы вынуждены были констатировать, что наши страны не очень продвинулись по пути внедрения этой технологии. Проблема касается не только СНГ, но и всех государств – участников конвенции. Российская Федерация, которая с января текущего года присоединилась к

перевозчиков государств – участников СНГ. Имеются определенные проблемы, в частности, с признанием валидности документов, выданных компетентными органами и учебными заведениями тех или иных государств. Поиск взаимоприемлемых решений будет продолжен.

Представители РФ доложили о результатах пятилетней реализации проектов по снижению выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в российских городах. Проект реализовывался совместно с Программой развития ООН/Глобальным экологическим фондом.

Участники заседания также ознакомились с результатами мониторинга, проведенного МСАТ в отношении международных автомобильных перевозок пассажиров в регионе Центральной Азии.

– Мы позитивно поработали и пришли к выводу, что потенциал совета по автомобильному и го-

Статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей АРИСТОВ:

– Надо помнить, что транспорт не может существовать в рамках одного государства, для него нет границ как таковых. Ведь мы обеспечиваем перемещение пассажиров, грузов. А это обязательное условие развития для всех стран и народов.

родскому пассажирскому транспорту еще не реализован в полном объеме. У нас есть возможность на этой площадке формировать общие подходы, повышать эффективность международных ав-

начальник сектора транспортной безопасности Минтранса Беларуси Павел Бречко.

Оно было седьмым по счету. Участие в нем приняли представители Беларуси, России, Киргизии и Армении.

Повестка дня предусматривала обмен информацией о совершенствовании государствами – участниками СНГ нормативных правовых актов в области защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, анализ выполнения решений предыдущего заседания совета и плана работы на период 2016–2019 годы. Значительное внимание было уделено исполнению документов, принятых на уровне правительств. К таковым относятся Соглашение об информационном взаимодействии государств – участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30 мая 2014 года, Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территории государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообществе на период 2017–2019 годы, план первоочередных мероприятий по ее реализации.

Докладчик констатировал: принятые решения выполняются слишком медленно, что обусловлено рядом причин, в том числе проблемой определения органов государственной власти, ответственных за реализацию практических мер по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Отрадно, что, помимо России и Беларуси, в 2017–2018 годах еще две страны – Таджикистан и Армения – ратифицировали Соглашение об информационном взаимодействии в области транс-

портов государственной власти, в том числе правоохранительных, для исполнения принятых документов необходимо следующее. Во-первых, поднять решение вопроса на более высокий уровень, выходящий за пределы компетенции КТС СНГ и предполагающий рассмотрение их на исполкоме СНГ с участием заинтересованных ведомств. Во-вторых, имплементировать положения соглашения в национальные законодательства.

процесса и формирует большую подпрограмму в этом направлении.

Участники совета подробно обсудили практические аспекты построения цифровой платформы транспортного комплекса. В этой ситуации как никогда актуальными становятся вопросы информационного взаимодействия между транспортными системами стран-партнеров. Интеграция цифровой платформы транспортного



Большой интерес на заседании вызвала информация о практике применения, возможностях и перспективах развития действующей в Российской Федерации единой государственной информационной системы в области транспортной безопасности, а также о ходе внедрения рискоориентированного подхода при осуществлении контрольной деятельности.

В целом работа совета оценена положительно и должна стать импульсом для успешной реализации решений, принятых на уровне глав правительств.

Председатель Совета по информатизации на транспорте, директор Департамента программ развития Минтранса России Алексей Семенов предварил отчет следующим тезисом:

– Цифровая трансформация транспортного комплекса выходит на повестку дня.

комплекса России с транспортными системами стран-партнеров направлена на ускорение перехода на инновационные технологии цифровой экономики, реализацию сквозных цифровых процессов на транспорте.

Большое внимание было уделено развитию беспилотных транспортных систем, среди которых особое место занимают авиационные беспилотные аппараты. Безопасная интеграция беспилотников в единое воздушное пространство – чрезвычайно важный вопрос. Обсуждались также внедрение и развитие перспективных цифровых аэронавигационных сервисов, которые в скором будущем позволят отказаться от вторичной радиолокации.

По информации Алексея Семенова, на заседании достаточно подробно было рассказано о создающейся системе прослеживаемости грузов с использовани-



этому международному документу, предложила проработать на пространстве СНГ варианты реализации пилотных проектов, направленных на внедрение электронной накладной в международных автомобильных перевозках.

Обсуждалась также практическая реализация Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных

транспортных перевозок на пространстве СНГ, – считает Алексей Бакирей.

В качестве одного из приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года определены формирование согласованной политики в области транспортной безопасности. Заседание совета по безопасности на транспорте провел заместитель председателя СБТ,

транспортной безопасности в рамках СНГ. Документ уже вступил в силу.

Представители Киргизии также проинформировали о работе по ратификации соглашения. Вместе с тем для практической реализации вышеназванных документов предстоит сделать еще многое. Принимая во внимание, что защита транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства является в государствах – участниках СНГ сферой ответственности нескольких

Поэтому не случайны в программе заседания вопросы сквозных цифровых технологий и информационного обеспечения «бесшовных» мультимодальных перевозок, применения телематических технологий на транспортной инфраструктуре с использованием стандарта LPWAN и пр.

Как известно, в России принята государственная программа развития цифровой экономики. Минтранс не стоит в стороне от этого

ем электронной навигационной платформы. В основе ее – лучшие практики, применяемые сегодня в азиатских странах. Система уже начинает внедряться на пространстве ЕАЭС. По экспертным оценкам, экономический эффект от ее внедрения с учетом особенностей географического положения страны будет исчисляться миллиардами долларов, подчеркнул председатель СИТ.

Окончание на стр. 5

Будущее строится сегодня

О том, как Минтранс готовится ко II Европейским играм, об инвестиционных проектах, которые будут реализованы в ближайшее время, и дальнейшем развитии авиационного, автомобильного, водного и железнодорожного транспорта министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий СИВАК рассказал корреспонденту БЕЛТА Елене Солоненко.

– Анатолий Александрович, осталось чуть больше года до начала главного спортивного события для страны. Что уже сделано и что еще будет сделано транспортниками и дорожниками в рамках подготовки ко II Европейским играм?

– Действительно, до начала этого важнейшего мероприятия осталось не так уж много времени. Вся работа проводится в рамках планов, подписанных в прошлом году. На уровне республики специальный организационный комитет отслеживает их исполнение, на уровне Минтранса – подкомитет, который возглавляет министр. Главная задача – обеспечить работу дорожно-транспортного комплекса на высшем уровне. Соответствующие поручения направлены всем организациям отрасли.

Для нас наиболее глобальными являются три проекта, которые будут реализованы до начала европейского первенства. Первый – это, конечно, вторая взлетно-посадочная полоса. Мы могли бы обслужить гостей и с помощью первой ВПП, но это будет неправильно. Новая полоса вводится в этом году и должна функционировать во время игр. Причем у нас нет планов сразу закрыть на реконструкцию первую взлетно-посадочную полосу. Аэропорт продемонстрирует обслуживание более высокого класса, поскольку две полосы спроектированы таким образом, что смогут работать одновременно. Это позволит установить более удобный график как для регулярных, так и для чартерных рейсов. Мы считаем это дополнительным элементом комфорта, чтобы никого не ставить в очередь.

Второй крупный проект – ввод в эксплуатацию автодороги М6 Минск – Гродно. Мы должны открыть движение на всем ее протяжении уже в этом году. Если останутся работы, например, по озеленению вдоль трассы, то закончим их позже, поскольку это необходимо проводить в определенный период. Но в целом мы настроены завершить реконструкцию данной трассы в текущем году. Эта дорога должна работать для удобства наших граждан, гостей республики и способствовать увеличению транзитной привлекательности.

Третий момент – обновление парка транспортных средств. «Омолождение» подвижного состава является одним из важных элементов, зафиксированных в программе развития транспортного комплекса. Так, авиакомпания «Белавиа» реализует инвестиционный проект по закупке трех самолетов Embraer 195 для дальнейшего обновления парка. Однако в большей степени этот процесс затрагивает автомобильный транспорт. К примеру, для перевозки гостей Минск планирует приобрести около 300 автобусов и 60 электробусов. Кроме того, у нас есть обязательства как страны-организатора по перевозке участников. Для этих целей намечено закупить 105 автобусов междугородного класса. Отдельные клиентские группы мы обязаны перевозить легковыми автомобилями: будет приобретено около 300 автомобилей. Окончательно поставщик пока не определен, но точно могу сказать: это будут транспортные средства белорусского производства.

В целом подготовка к Европейским играм затрагивает все подотрасли дорожно-транспортного комплекса. Традиционно железнодорожники подпишут со своими коллегами-соседями документы, согласно которым организуют дополнительные поезда.

– Какие значимые инфраструктурные проекты будут начаты в этом году и какие объекты рассматриваете ввести в эксплуатацию?

– Конечно, в первую очередь это вторая взлетно-посадочная полоса в Национальном аэропорту Минск. В этом году ведутся работы по устройству рулежной дорожки и соединительной магистрали. Наши графики по объектам

очень напряженные, чтобы иметь определенный запас времени до окончательной даты ввода – 7 ноября. Все бетонные работы мы намерены завершить к 1 августа.

В высокой степени готовности находится еще один объект второй ВПП – грузовой перрон. Поскольку это большой объект со зданиями, сооружениями, обходной автомобильной дорогой для нового въезда на территорию грузовой зоны аэропорта, то мы приняли решение его разделить на пусковые комплексы. Первый будет сдан уже в июне. Дело в том, что и объездная дорога, и новый КПП, и аварийно-спасательная станция – очень серьезные пусковые комплексы, и не стоит ждать даты ввода всей полосы 7 ноября. Поэтому мы поставили задачу идти по этим пусковым комплексам постепенно, чтобы к моменту ввода в эксплуатацию всего объекта быть уверенными, что учли все нюансы и не надо ничего корректировать.

Кроме того, начнем постепенно вводить в строй и другие элементы, например, очистные сооружения, котельную, здание энергетического хозяйства. Большие внешние сети уже вынесены и функционируют в рамках актов рабочих комиссий – осталось оформить актами госкомиссии. Мы не ставим себе жестких обязательств по времени, потому что самое главное – соблюсти заключения всех контролирующих органов. Что касается финансовой стороны реализации проекта по строительству второй ВПП, то мы хотим минимизировать затраты. Когда планировали стройку, обсуждались суммы от 1 миллиарда долларов, в итоге начали реализовывать проект за 300 миллионов долларов. Сейчас надеемся вложиться в еще меньшую сумму.

По автодороге М6 Минск – Гродно, на которой мы планируем открыть движение по четырем полосам до 7 ноября, ситуация контролируемая. Для нас очень важна погода, поскольку в короткий промежуток времени нужно уложить большое количество асфальта. В настоящее время все подрядчики развернулись, но работа требует постоянного контроля и решения текущих вопросов. А проблемы возникают. Например, на последнем заседании штаба принято решение по ряду искусственных сооружений. Оказалось, некоторые элементы не пригодны для ремонта. Поэтому придется делать новые – все-таки мы занимаемся реконструкцией и должны сдавать объекты, которые будут работать без вложений десятки лет.

Из крупных проектов также могу назвать реконструкцию автомобильной дороги Р23 Минск – Микашевичи. По нашим планам все работы на реконструируемом участке этой трассы завершатся в июне.

– В прошлом году появилась информация, что пять мостов, возведенных в Беларуси в 1980-е годы, требуют срочного ремонта или замены. Наиболее известный находится в Житковичском районе. Расскажите, что будет сделано в текущем году для урегулирования сложнейшей для жителей региона ситуации, связанной с закрытием моста. Когда будет построен новый? И какая судьба ждет подобные конструкции в Витебской, Гомельской и Могилевской областях?

– На самом деле проблемами этих сооружений мы озабочены с 2013 года. Диагностика, обследование состояния мостовых сооружений предполагает отдельную процедуру, которая осуществляется постоянно. Рассматривая в 2013 году проблему моста в Бобруйске, мы приняли решение реконструировать пролеты, которые выполнены из коробчатых конструкций с несущими стальными канатами, путем установки дополнительного армирования преднапряженными канатами. Это достаточно сложная работа, но она дала возможность быть уверенными в прочности данного сооружения

на значительный срок. Но реконструкция или замена – индивидуальное решение на основе диагностики, обследования состояния несущих элементов, бетона и арматуры. Сегодня это одна из острейших проблем, которую необходимо решить в ближайшие три-четыре года.

Что касается моста через Припять в Житковичском районе, то его реконструкцию мы закончим к 7 ноября. Длина моста составляет 880 м, а проблемных пролетов – 192 м. Нам нужно заменить эти три пролета. Следующий на очереди на проектирование и реконструкцию – мост через реку Сож на автодороге М8.

– Беларусь и Европейский банк реконструкции и развития подписали кредитное соглашение по реконструкции участка автомобильной дороги Р80. Расскажите подробнее о деталях проекта. Какова его стоимость, когда участок будет введен в строй? Есть ли расчеты, насколько полностью готова вторая кольцевая разгрузка МКАД?

– Есть стоимость, которая определена проектом. Как известно, по М6 на конкурс мы входили с суммой в 250 миллионов долларов, а по его результатам дорога стала стоить 141 миллион долларов. Ситуация по этому проекту аналогичная. Есть адекватный лимит суммы, который совпадает с той, которая прошла экспертизу. В настоящее время проводится конкурс, который, как правило, работает на понижение цены, и о стоимости объекта можно говорить только по его итогам.

Сам объект нам нужно будет ввести в следующем году. Его важность заключается в том, что этот участок самый грузонапряженный из всех на второй кольцевой. По нему двигаются транспортные средства из России в страны Балтии. Реконструкция данного участка по параметрам дороги первой категории устраним «узкое горло».

Насчет того, насколько вторая кольцевая разгрузит первую, сказать сложно. Сейчас вторая кольцевая по объему трафика находится на уровне дорог из Минска в областные центры. Есть периоды максимальной загрузки по определенным дням недели и периодам года. По данным дорожно-измерительных станций, которые расположены на этой дороге, в первые два года мы достигли 4,5 тысячи автомобилей в сутки.

Теперь представьте, что эти фуры попадают на первую кольцевую, особенно в период наибольшей концентрации транспорта, часы пик. Тот максимум, который достигла МКАД, приведет к тому, что Мингорисполком постепенно придет к запрету движения грузового и транзитного транспорта. Если не полностью, то в период максимальной концентрации транспорта, часы пик. Тот максимум, который достигла МКАД, приведет к тому, что Мингорисполком постепенно придет к запрету движения грузового и транзитного транспорта. Если не полностью, то в период максимальной концентрации транспорта, часы пик.

Думаю, Минск постепенно придет и к тому, чтобы из города убрать транзитный, а впоследствии и грузовой транспорт. Этому процессу будет способствовать также развитие современных логистических центров, откуда более мелким транспортом в ночное время можно развозить товары по торговым точкам. К такому решению приходят многие города мира, тем самым улучшая экологию и повышая комфорт жизни.

– В последнее время активно обсуждается возможность изменения механизма уплаты сбора за проезд по дорогам и отвязки его уплаты от прохождения техосмотра. Принимает ли Министерство транспорта и коммуникаций участие в разработке нового документа и какова позиция ведомства по данному вопросу?

– Хотя мы не являемся первыми исполнителями, но принимаем участие в совещаниях с частными органами госуправления, группами в парламенте. Наша позиция – отвязать уплату пошлины от прохождения процедуры технического осмотра. Пока эта позиция в имеющихся проектах на данный момент поддерживается. В ситуации, когда многие граждане или ИП занимаются обслуживанием своего автомобиля самостоятельно, техосмотр очень важен как процедура, которая должна контролировать процесс такого ремонта. Поэтому подтвердить удовлетворительное техническое состояние транспортных средств можно только посредством качественной диагностики. И здесь вопрос в том, что эта услуга не может быть дорогой, а только компенсировать затраты диагностическим станциям. Нам нужно сделать все, чтобы игнорирования техосмотра не было, а в понимании любого гражданина требование законодательства в этой части было обязательной процедурой.

Что касается механизма уплаты этой пошлины, то его разработкой занимается Министерство финансов. Каким будет окончательный вариант, покажет время. Думаю, в течение третьего квартала появится ясность, чтобы с 1 января 2019 года система поменялась.

– Основные положения Декрета № 7 «О развитии предпринимательства» вступили в силу 26 февраля. В сфере транспортной деятельности ушло в прошлое обязательное требование об оформлении путевых листов для перевозок пассажиров и багажа в нерегулярном сообщении. Какие еще новшества в области дальнейшей либерализации деятельности в транспортной сфере ожидаются и как вы оцениваете эффект от уже принятых мер?

– Мы считаем отмену путевых листов косметической мерой. Гораздо важнее уход от лицензирования пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении и автомобилями-такси. Это непростая тема, но мы исходим из того, что вопрос безопасности должен быть под контролем. Сейчас мы будем очень внимательно следить за статистикой, результатами работы предприятий, оказывающих транспортные услуги, в области безопасности. Фактически мы вводим Транспортную инспекцию от проверок на дороге и нацеливаем на более скрупулезную проверку тех компаний, которые совершили ДТП, особенно если пострадал пользователь услуги. По результатам этих сведений будем дальше понимать, вносить предложения по ужесточению ответственности или нет.

В данном случае я говорю о нормах не только Правил дорожного движения, что является логичным, но и транспортного законодательства, которое расписывает отдельные элементы транспортной безопасности. Один из важнейших – режим труда и отдыха водителей, который находится на первом месте в списке наших международных обязательств. Опыт других стран свидетельствует: несоблюдение данного элемента приводит к снижению безопасности на транспорте.

Поскольку мы убираем лицензирование, то у перевозчиков появляется необходимость заниматься самоконтролем. Но нужно понимать, что в случае негативных событий будет спрос, и серьезный. Мы будем тщательно анализировать данные, чтобы не упустить время и выдвинуть определенные законодательные инициативы. Мы четко должны представлять, если говорить о пассажирских перевозках, сколько пользователей, которые оплатили эту услугу кому бы то ни было, в результате пострадали в той или иной степени. Если граждане заплатили, то по законодательству должны претендовать на получение качественной услуги и в первую очередь безопасной.

Будущее строится сегодня

– Будут ли еще инициативы Министерства транспорта и коммуникаций по дальнейшей либерализации отрасли?

– Если посмотреть на транспортный рынок, то, мне кажется, эта отрасль – одна из самых либерализованных в стране. Огромное количество ИП и малых организаций занимается транспортной деятельностью. Сегмент грузовых перевозок практически весь частный. Нет государственных или коммунальных парков такси. В пассажирских перевозках осталось несколько крупных перевозчиков – по одному на каждую область, а все остальные – представители частного бизнеса, которым предъявляются минимальные требования по сравнению с другими странами: нет требований по цвету и классу транспортных средств, нет ограничений по количеству участников рынка.

В этих условиях также в выигрыше потребители услуг, особенно от соотношения цены и качества. Поскольку рынок достаточно жесткий и с большими рисками, появляется критика в сторону министерства, что нужно вводить ограничения. Но пока могу сказать: каких-то инициатив по ограничению условий работы на рынке и дополнительных требований в ближайшие два года мы вводить не будем. Однако ситуацию по вопросам безопасности ставим на особый контроль.

– Какова сейчас ситуация на рынке регулярных перевозок пассажиров? Сколько нерегулярных перевозчиков уже заключили договоры на оказание соответствующих услуг?

– Стоит отметить, что сейчас идет качественное изменение рынка пассажирских перевозок. Например, министерство просит сформулировать законодательно требования к диспетчеру для регулярных междугородных перевозок. Это элемент консолидации. Также определенное объединение будет идти на основе информационных технологий.

Мы считаем, что сделали большой шаг для рынка пассажирских перевозок, внося изменения в Закон об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. Ранее функциями операторов междугородных перевозок были наделены областные автотранспортные предприятия. Сегодня функции перевозчика и оператора разделены. Операторы перевозок активно развиваются и становятся независимыми регуляторами этого рынка, а также предоставляют возможность равного доступа на рынок. Мы бы хотели, чтобы на дотируемые перевозки пришло как можно больше частных компаний.

А в части ситуации на рынке регулярных и нерегулярных перевозок хочу отметить, что в законодательстве вообще принципиально ничего не поменялось. В обществе всегда есть те, кто на том или ином этапе законы игнорирует. Более того, часть перевозчиков не обращала внимания на самые существенные моменты законодательства. Мы начали работу над проектом закона в 2014 году. Перед принятием он прошел все необходимые процедуры: согласование госорганами, обсуждение депутатами, вынесение на общественное обсуждение.

По моему мнению, главная проблема нерегулярных перевозок заключается в том, что пассажир может не получить свою услугу, если перевозчик не наберет определенного количества клиентов для обеспечения рентабельной поездки. Как можно спланировать поездку в этих условиях? Такая ситуация абсолютно исключается, если перевозчик регулярный, даже если ему придется из одного пункта в другой перевезти только одного человека.

Кроме того, мы уверены: ситуация коренным образом может измениться, если перевозчики создадут общественную организацию, к примеру, ассоциацию. Мы на это рассчитываем. Еще раз подчеркиваю, что для Минтранса дальнейшее развитие и снятие напряженности в любых сферах пассажирских перевозок связано с качественным выполнением законодательства, а если есть необходимость его изменения – то с обсуждением. И лучший вариант – через общественные объединения, ассоциации.

– В начале этого года некоторые российские авиакомпании говорили о своем желании начать выполнение полетов в города Беларуси. С кем удалось договориться и приход каких авиаперевозчиков ожидается в ближайшем будущем?

– Мы приветствуем любого перевозчика, в том числе лоукост-компания, в каждом из наших аэропортов. Безусловно, с большим воодушевлением мы бы восприняли полеты в региональные аэропорты. Причем это касается не только пассажирских, но и грузовых перевозок. Что касается конкретных направлений, то в мае российская авиакомпания S7 Airlines начала полеты из Новосибирска в Минск, а с июня полетела из Москвы в Гомель. Авиаперевозчик Utair также в июне начнет выполнение рейсов из Сургута в Минск.

Вообще, открытие нового маршрута – довольно длительный процесс. Предстоит согласовать огромное количество нюансов, от которых и зависит впоследствии окончательная стоимость билетов – то, что важнее всего для пассажиров. Затраты авиакомпании, например, складываются из расходов, которые она несет в аэропортах вылета и прилета за обслуживание воздушного судна и пассажиров, оплаты аэронавигационных услуг при полете над разными государствами. Цены разные.

Совсем иные возможности появляются у авиакомпаний, когда в рамках ЕАЭС в полной мере заработает так называемая концепция открытого неба. Мы в ЕАЭС первые настаиваем на равных условиях для авиакомпаний наших стран и придем к этому. Это позволит устанавливать одинаковые тарифы для всех участников рынка, чтобы шла конкурентная борьба. Думаю, к открытому небу с Европой мы тоже со временем придем.

– Знаю, что существует концепция развития областных аэропортов. Как планируется их задействовать?

– Объективно создан и поддерживается нормальный уровень технических средств во всех региональных аэропортах нашей страны. «Бел-аэронавигация» вложила достаточные средства, чтобы аэропорты соответствовали международному статусу. Мы подошли к стадии утверждения концепции развития областных аэропортов.

Каждый аэропорт имеет свою направленность. Так, например, мы рассчитываем на развитие аэропорта Брест в связи с туристической привлекательностью города, особенно для гостей из Китая. Кстати, в настоящее время заканчивается работа по продлению взлетно-посадочной полосы, что даст больше возможностей для приема воздушных судов.

Гомель мы будем развивать в связке с Национальным аэропортом Минск как резервный. Возможно, в будущем придем к ответственности Национального аэропорта Минск за загрузку аэропорта Гомель.

По Витебску сейчас идет переговорный процесс с руководством Смоленской области, с тем чтобы осуществлять полеты в Российскую Федерацию и отдельные страны с использованием Витебского аэропорта как основного для этого российского региона. Поскольку действующего международного аэропорта у Смоленской области нет, то может появиться возможность осуществлять не только чартерные, но и регулярные рейсы.

Аэропорт Гродно находится в сложном конкурентном месте: рядом с польскими и литовскими аэропортами. Поэтому пока рассчитываем на чартерные программы.

Если говорить о полетах пассажиров в областные аэропорты, то в прошлом году наблюдалось падение. В этом намечилась положительная динамика. Однако пока мы не ставим вопрос, что нам надо запускать дотационные схемы по тарифам на обслуживание воздушных судов и пассажиров в аэропортах.

– В послании к белорусскому народу и Национальному собранию Президент обратил внимание на необходимость Минска стать по-настоящему привлекательным узлом. Он также сказал, что правительство в этом году должно подготовить документ, который даст мир увидеть Беларусь и с этой позиции. Расскажите, пожалуйста, об основных моментах этого документа.

– Он – комплексный и затронет многие отрасли, не только транспортную. Самый главный документ в Минтрансе – Программа развития транспортного комплекса. Наши предложения будем формулировать исходя из этого документа.

– В текущем году в районе Национального аэропорта Минск должен начать работу новый авиаремонтный завод. Когда он будет введен в эксплуатацию?

– По всем объектам завода, находящимся в районе Национального аэропорта Минск, акты госкомиссии подписаны. Он работает на двух площадках: старой и новой. Открытие завода возле аэропорта надо совместить с закрытием старой площадки, а также передачей второй площадки в Смолевичах. Эта территория, которую планируется передать авиаремонтному заводу, принадлежала филиалу «Белдортехника». Там будут размещены станки, предназначенные для ремонта воздушных судов советского производства. Новая площадка готовится под сертификацию технического обслуживания и ремонта современной техники. По нашим расчетам, запустим новый завод ко Дню Независимости.

– Учитывая близость белорусско-китайского индустриального парка, рассчитываете ли на рост транзита грузов железнодорожным и авиационным транспортом, особенно после вхождения в состав акционеров управляющей компании немецкой корпорации Duisburger?

– Конечно, мы рассчитываем на рост транзита. Сегодня через страну преимущественно идет сквозной транзит железнодорожным и автомобильным транспортом, но наша задача – повысить транзит с переработкой, а также способствовать развитию мультимодальных перевозок. Груз может прийти воздушным или железнодорожным транспортом, а после переработки отправиться клиентам в разных направлениях автомобильным транспортом.

– Анатолий Александрович, в отрасли сделано очень много для комфортной перевозки пассажиров. Какие планы в этом направлении имеет Белорусская железная дорога? Когда граждане смогут перемещаться по всем направлениям на современных электро- и дизель-поездах? Планирует ли БЖД закупать комфортабельные поезда, произведенные на заводе «Штадлер Минск»?

– Сейчас Белорусская железная дорога если покупает электропоезда, то только производства «Штадлер Минск». Неправильно создавать разношерстный парк, когда в стране есть завод, который производит качественную и конкурентоспособную технику, обеспечивает все этапы ее обслуживания. Поэтому электропоездами «Штадлер», я уверен, БЖД будет возить пассажиров и через пять, и через 10 лет.

Вопрос заключается в том, как быстро нужно закупать новую технику. В наших планах – приобрести около 16 составов «Штадлер» по программе развития транспортного комплекса. Много это или мало? Все завязано на экономической целесообразности и соотношении цены и качества. Ресурс имеющегося подвижного состава не исчерпан, и в ситуации внимательного отношения к финансам невозможно коммерческому субъекту вывести из эксплуатации технику в хорошем состоянии. Это постепенная и постоянная работа. Убежден, искусственное ускорение данного процесса приведет к большим затратам и меньшей эффективности, в то же время как и его сдерживание.

Количество электропоездов «Штадлер» будет в дальнейшем также расти за счет расширения полигона электрификации. Очередной этап в настоящее время реализуется в направлении Гомель – Калинковичи. По окончании проекта БЖД нужно будет не только закупить пассажирские электропоезда, но и грузовые электропоезда. Еще когда принималось решение о развитии электрификации, было определено, что не будут закупаться грузовые тепловозы, а дизель-поезда – только маловагонные для работы на участках, где не будет электрификации.

Также в планах – соединиться на электротяге с Украиной от Гомеля в сторону Чернигова и от Калинковичей в сторону Овруча. Важно сделать сквозной коридор. Соответствующие документы с Украиной подписаны. Электрификация дальнейших направлений зависит исключительно от грузонапряженности участков.

– В апреле в СМИ появилась информация, что Беларусь планирует поставить речным транспортом дизельное топливо в Украину. Так ли это? Говорит ли это о возобновлении речных перевозок между двумя странами или это единичные поставки? Какова ситуация на рынке пассажирских перевозок водным транспортом?

– Пробные поставки действительно осуществляются. Речники хотят продемонстрировать свои возможности и увидеть расходную часть. Объективно сегодня наблюдается очень сложная конкурентная борьба между железнодорожниками и речниками. Помимо проблем, связанных с недостаточными глубинами, существуют вопросы конечных и начальных операций. Это значит, что в одной стране должны быть созданы условия для погрузки, а в другой – для выгрузки. В подобных поставках не будет никакого смысла, если с судов забирают топливо бензовозами. Должны появиться субъекты, которые создадут соответствующую инфраструктуру. Сейчас наши специалисты взаимодействуют с портовиками в Киеве. И можно констатировать: такой интерес присутствует. В этом заинтересованы и нефтяники, а для речников это элемент выживания.

Что касается пассажирских перевозок речным транспортом в направлении Украины, то здесь важно организовать соответствующую пограничную и таможенную инфраструктуру. Без устройства постов в портах развития не будет. Мы также видим, что туризм водным транспортом становится более востребованным. В связи с этим будем предпринимать определенные меры, чтобы он развивался как внутри страны, так и в международном сообщении. В чистом виде для перевозок пассажиров водным транспортом внутри республики нет ни экономических, ни других предпосылок.

– Охарактеризуйте, пожалуйста, в целом состояние водного транспорта и внутренних водных путей в Беларуси. Как будет развиваться отрасль в дальнейшем? Какие надежды возлагаются на проект по восстановлению водного пути Е40?

– В 2008 году в соответствии с решением главы государства Беларусь присоединилась к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения и тем самым приняла на себя обязательства по обеспечению определенных габаритов судового хода на белорусском участке международного водного пути Е40 протяженностью 651 км (общая протяженность Е40 составляет 2215 км). Белорусский участок является судоходным и состоит из канализованного участка – Днепровско-Бугского канала протяженностью 243 км и участка реки Припять со свободным течением протяженностью 408 км. В настоящее время в рамках государственной инвестиционной программы ведется реконструкция судоходных сооружений Днепровско-Бугского канала. Имеющие предельный износ судоходные шлюзы в деревянном исполнении заменяются современными железобетонными конструкциями.

Если говорить о восстановлении водного пути, то эта работа преследует определенную цель: соединить Балтийское и Черное моря. Однако единственным проблемным вопросом является участок по территории Польши от белорусской границы до Варшавы. Водные артерии проходят по природоохранной территории, и никто не даст разрешения на проведение дноуглубительных работ. Рассматривается вариант строительства канала. Польская сторона в этом проекте заинтересована – они намерены развивать свой внутренний водный транспорт.

Однако нас сейчас больше интересует возможность идти к Черному морю. Но если мы пересечем белорусско-украинскую границу, то существующие глубины по Припяти до Киевского водохранилища не позволяют перевозить грузы весь период навигации. Был такой случай, когда из-за низкого уровня воды белорусское речное судно шло по маршруту два месяца, попутно очищая дно земснарядом, потому что предприятие взяло на себя обязательства доставить крупные конструкции. Поэтому для нас очень важны договоренности с Украиной по данным вопросам. Мы подписали дорожную карту, пригласили ЕБРР профинансировать наш совместный проект.

Министерство транспорта и коммуникаций также заинтересовано в том, чтобы количество финансирования из бюджета на содержание внутренних водных путей не уменьшалось, а росло. Многие считают, что различные строительные работы на наших реках могут оказать негативное влияние на экологию. Мы в свою очередь предлагаем с участием заинтересованных государственных органов провести более широкое исследование состояния и развития водных ресурсов.

Большой совет

Окончание. Начало на стр. 1, 2

О заседании Совета по морскому и внутреннему водному транспорту доложил заместитель председателя САИГПТ, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Российской Федерации Юрий Костин.

Он проинформировал, что на заседании присутствовали представители Азербайджана, Беларуси, Казахстана и России. В повестку дня были включены вопросы развития морского и внутреннего водного транспорта, представляющие интерес для всех участников. Особое место было уделено развитию внутренних водных путей Беларуси, России и транспортной инфраструктуры на Каспии.

Белорусская сторона представила презентацию о создании транспортно-логистического комплекса интермодальных международных перевозок с использованием водного транспорта. Россияне – по перспективам и направлениям развития внутреннего водного транспорта в рамках Транспортной стратегии РФ до 2035 года.

На заседании обсуждалась важная тема – устранение так называемых узких мест на внутренних водных путях. Одно из выступлений посвящалось проекту строительства Багаевского гидроузла на реке Дон. В двух докладах поднималась тема экологии. Российская сторона проинформировала о сотрудничестве в рамках Конвенции о защите Черного моря от загрязнения (Бухарестская конвенция по вопросам защиты морской среды). Говорили также о внедрении «зеленых» технологий на транспорте.

– Мы очень активно сотрудничаем с коллегами как из речных, так и

Совет по международным транспортным коридорам СНГ возглавляет Вячеслав Петренко, директор Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России. Свой отчет он начал с экскурса пусть и в не далекую, но все-таки историю.

В октябре 2016 года главами правительств был подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ. Этим документом предусмотрено, что обеспечение согласованной деятельности компетентных органов сторон и органов отраслевого сотрудничества будет осуществлять КТС СНГ. Результатом стало создание при КТС Совета по транспортным коридорам.

– Наш совет самый молодой, – заметил Вячеслав Петренко. – Мы

Председатель исполнительного комитета Координационного транспортного совещания СНГ Александр ДАВЫДЕНКО:

– Границы – понятие геополитическое. Для транспорта границ быть не должно. Над их устранением мы работаем, причем во всех аспектах транспортной деятельности.

начали свою деятельность с подготовки базовых документов, на основании которых будем жить и работать на перспективу.

Так, на минском заседании были рассмотрены и утверждены Положение о Совете по международным транспортным коридорам СНГ, состав совета, достиг-

– Мы договорились, что будем использовать базовые принципы, которые уже заложены на других площадках по работе с транспортными коридорами, в частности, в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Хотим взять на вооружение хорошие практики и опыт, уже наработанный другими организациями. Со своей стороны будем приумножать то, что уже сделано, добавляя новые, передовые инструменты. Надеемся, работа принесет практический результат. Объемы перевозок транзитных грузов в наших странах увеличатся, – убежден Вячеслав Петренко.

Отчет о работе Совета по образованию и науке представил его председатель ректор Российского университета транспорта (МИИТ) Борис Лёвин.

– В заседании приняло участие 34 человека. Прозвучали шесть докладов и 13 выступлений. Мы всегда гордимся широким охватом наших вузов и НИИ и очень комфортно чувствуем себя на площадке КТС, – позволил себе небольшое лирическое отступление ректор.

На последнем заседании Комитета по транспорту в Москве в рамках «Транспортной недели» было поддержано предложение Совета по образованию и науке о создании сетевого университета.

– Мы не были первооткрывателями, – пояснил ректор.

– Сетевой университет создан министерствами образования наших стран. Но мы сочли нужным тоже включиться в эту работу. Досконально изучив вопрос, пришли к выводу: сетевой университет стран СНГ по транспорту необходим. На заседании совета это предложение было еще раз поддержано.

международного общения в СНГ. Еще одна задача в рамках сетевого университета – создание научно-транспортного журнала СНГ. Он нужен для того, чтобы повысить цитируемость наших ученых, войти в соответствующие публикационные рейтинги, существующие в мире.

Присутствовавшими на заседании был поднят очень актуальный вопрос взаимодействия в рамках СНГ – унификации транспортных специальностей и направлений. К сожалению, даже в России эта работа транспортными вузами не завершена. Но для эффективного взаимодействия прежде всего надо начать с единых обучающих

транспортных компаний в повышении квалификации и прохождении обучения на базе сетевого университета.

Есть и вопросы по участию транспортных вузов в международных рейтингах. Участники совета договорились, не прекращая участия в рейтингах, которые проводит мировое сообщество, разработать свой собственный рейтинг – транспортного образования. Настолько актуальный и интересный, чтобы им пожелали воспользоваться университеты других стран, которые готовят специалистов для транспорта.

Задача грантов – привлечь к себе лучших. Совет планирует об-



программ, единых специальностей и направлений, а также единых требований, предъявляемых к абитуриентам независимо от того, гражданами какой страны СНГ они являются. В рамках деятельности совета будут пересмотрены условия, на которых происходит прием в вузы. И там, где возможна корректировка на уровне отраслевого образования, условия поступления в вузы будут максимально уравнианы.

Еще один важный вопрос – трудоустройство выпускников. Понятно желание молодых специалистов поехать работать в страны-партнеры. Однако на уровне СНГ этот вопрос не решен, хотя задача самого транспорта – нивелировать границы. Чтобы создавать транспортную

программу в Комитет по транспорту стран СНГ, в соответствующие министерства и транспортные компании с предложением о создании фонда, позволяющего формировать гранты. Они стали бы большим стимулом для обучения молодежи в странах СНГ.

Председатель Совета по образованию и науке также предложил уделять больше внимания совместной деятельности молодежи. К примеру, в России в рамках ежегодной «Транспортной недели» для молодежи существует целый ряд конкурсов. Вузы из других государств также могли бы принимать в них участие. В свою очередь, российские вузы готовы принять приглашения к участию в



морских администраций, – дополнил докладчик. – В октябре 2017 года в Туркменбаши было проведено VIII совместное пятистороннее заседание администраций портов прикаспийских государств. Уже в августе текущего года состоится очередное международное комплексное учение «Каспий-2018». А 20–22 ноября в Москве в рамках «Транспортной недели» пройдет выставка и форум «Транспорт России».

нута договоренность о принципах его обновления и ротации. Сформирован также план работы на период до 2024 года с учетом актуальных вопросов, включенных в повестку дня. А это обмен информацией о планах и сроках внедрения в практику работы технических средств идентификации грузов, охраны и слежения за перевозками, цифровые технологии для развития транспортных коридоров.

Проведение международной олимпиады по английскому языку станет первым, но очень значимым мероприятием в деятельности сетевого университета. Оно будет способствовать стимулированию интереса молодежи к изучению иностранных языков. На совете предлагало и другое интересное предложение: проводить олимпиады по русскому языку. Мы договорились, что следующая олимпиада будет посвящена именно языку

систему без границ, необходимо взаимодействие, в том числе вузов, опирающихся на предприятия транспорта. Такой подход должен быть принят транспортными компаниями СНГ и включаться в формирование кадровой траектории будущего специалиста и руководителя.

Совет ставит перед собой очень ответственную задачу – заинтересовать руководство и работников министерств транспорта, крупных

аналогичных мероприятиях в странах-партнерах.

По окончании сессии министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак ответил на вопросы журналистов. Они опубликованы в интернет-ресурсах средств массовой информации.

Больше фото – на transport-gazeta.by.

К ВАШЕМУ СВЕДЕНИЮ

Воздушный транспорт

В Хельсинки – с Finnair

В субботу, 9 июня, открывается новый рейс финского авиаперевозчика по маршруту Хельсинки – Минск – Хельсинки.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В Национальном аэропорту Минск по этому случаю запланирована торжественная встреча. Ожидается, что в пресс-мероприятии, приуроченном к событию, примут участие региональный вице-президент авиакомпании Finnair Фредрик Шарпентье, глава представительства Finnair в России Мария Ануфриева, глава отделения Посольства Финляндии в Минске Хейсканен Янне Тапио, представитель (советник) Национального офиса по туризму Финляндии Visit Finland Рената Акжигитова.

Finnair – крупнейшая авиакомпания Финляндии, занимающая доминирующее поло-

жение на рынках внутренних и международных авиаперевозок. В 2017 году ее пассажиропоток составил около 12 млн человек.

Восемь раз подряд (2010–2017) на международном конкурсе World Airline Awards авиакомпания Finnair признавалась лучшей в Северной Европе. По информации исследовательского бюро JACDEC, на начало 2018 года перевозчик занимал шестое место в рейтинге самых безопасных авиакомпаний мира. На самолетах Finnair не происходило чрезвычайных ситуаций с 1963 года. Finnair также входит в число самых пунктуальных авиакомпаний.

Базируется финский авиаперевозчик в аэропорту Хельсинки-Вантаа.

Дата

День для двух колес

12 апреля на 82-м заседании 72-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН единогласно принята резолюция «Всемирный день велосипеда». Проект документа разработан по инициативе президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова. Соавторами выступили 56 государств, в том числе Республика Беларусь и Российская Федерация.

По решению Генеральной Ассамблеи ООН Всемирным днем велосипеда провозглашено 3 июня.

Здоровье граждан – важнейший ресурс государства и одна из целей устойчивого развития. Как правило, отношение к спорту в стране характеризует уровень развития национальной культуры.

Пропаганда занятий физкультурой и спортом – одна из национальных идей туркменского государства. В этой среднеазиатской стране успешно развиваются почти все виды спорта. А Закон «О физической культуре и спорте» гарантирует и защищает право граждан на равный доступ к занятиям спортом.

В Туркменистане построены на уровне мировых стандартов многочисленные спортивные сооружения. Это Олимпийский водноспортивный комплекс, велотрек, Национальный олимпийский спортивный дворец, Спортивный комплекс для занятий зимними видами спорта, многофункциональный стадион «Ашхабад» на 20 тысяч зрителей, а также современные стадионы, ипподромы и десятки других объектов во всех регионах страны.

Велосипедному спорту уделяется особое внимание. Регулярно организуются массовые велопробеги, участие в которых принимают все, кто небезразличен к здоровому образу жизни. Последний такой велопробег состоялся 7 апреля, в День здоровья. А в начале года дан старт международному веломарафону «Амуль – Хазар 2018».

Масштабные спортивные акции знаменуют выход физкультурно-оздоровительного движения в стране на качественно новый уровень. Число любителей велосипедного



спорта как среди молодежи, так и среди старшего поколения растет год от года. В резолюции велосипед назван средством передвижения, которым человечество пользуется уже 200 лет. Туркмены по достоинству оценили преимущества этого вида транспорта и для занятий спортом, и для совершения оздоровительных прогулок: простой и удобный в управлении, доступный по цене, надежный и экологичный.

Авторы предлагают правительствам, представителям частного сектора и общественным организациям активно способствовать популяризации велосипеда и отмечать Всемирный день вместе с ООН.

– Туркменистан и впредь будет прилагать все усилия по укреплению дружественных отношений, развитию спорта, обеспечению спокойной и счастливой жизни всего человечества, – отметил президент Туркменистана, поздравляя всех с Всемирным днем велосипеда.

**Подготовлено по информации
Посольства Туркменистана
в Республике Беларусь**

Официально

Продлили до года

6 июня официально опубликовано и вступило в силу включенное в Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь 1 июня 2018 г. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 25 мая 2018 г. № 396 «Об изменении некоторых постановлений Совета Министров Республики Беларусь».

Оно предусматривает ряд корректировок Единого перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В частности, увеличение срока действия разрешения на допуск к участию в дорожном движении транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов. Вместо прежних шести месяцев теперь – один год. С шести месяцев до года увеличивается также срок действия свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов.

Премия Правительства

Качество гарантируют...

Вчера в Минске в Национальной библиотеке состоялась церемония награждения победителей конкурса на соискание Премии Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества 2017 года.



Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Заслуженные награды за достижение значительных результатов в области качества и конкурентоспособности производимой продукции, оказываемых услуг или выполняемых работ, внедрение инновационных технологий и современных методов менеджмента вручены шести организациям, ставшим лауреатами. В их числе и локомотивное депо Молодечно Минского отделения Белорусской железной дороги.

31 организация подтвердила звание лауреата повторно. Среди них – Ви-

тебское и Могилевское вагонные депо Белорусской железной дороги, республиканское производственное унитарное предприятие «Дорводоканал», республиканское унитарное предприятие «Национальный аэропорт Минск», республиканское унитарное предприятие по инженерным изысканиям, проектированию автомобильных дорог, аэродромов и искусственных сооружений «Белгипроддор».

В ходе церемонии вручены и специальные награды: «Лидерство», «Совершенство менеджмента», «Социальная ответственность».

Благодарность

Спасибо за содействие!

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Следственный комитет Республики Беларусь объявил благодарность ректору Белорусской государственной академии авиации Григорию

Ловшенко за эффективное содействие Следственному комитету в решении возложенных на него задач.

Благодарность подписана председателем комитета генерал-майором юстиции Иваном Носкевичем.

В разгар сезона

Москва – Гомель – Москва: рейс первый

1 июня впервые за последние 11 лет возобновилось регулярное авиасообщение между Гомелем и Москвой. В аэропорту Гомель прошло торжественное открытие авиарейса Москва (Домодедово) – Гомель – Москва (Домодедово). Первых пассажиров из российской столицы встретила и собственный корреспондент «ТВ» Людмила КОПАТЬ.



Второй по величине город Беларуси обслуживает аэропорт Гомель. Он находится в 12 км от центра города и в 3 км от его окраины. Статус международного аэропорт получил в 1993 году.

В лучшие времена он был загружен под завязку. Еще в девяностых десятки самолетов ежедневно вылетали из Гомеля в крупнейшие города СССР. После распада Союза пассажиропоток резко снизился, а к концу 1990-х вообще прекратился. До последнего времени авиакомпания «Белавиа» выполняла единственный регулярный рейс в Калининград. Аэропорт также обслуживал международные чартерные рейсы в Болгарию, Черногорию, Турцию и Египет. Периодически осуществлялись чартерные перевозки детей на оздоровление в Италию и Германию.

В состав аэропорта входит один пассажирский терминал, который обслуживает все авиарейсы. Его пропускная способность – 500 пассажиров в час. Здесь есть кафе и комната матери и ребенка.

Коль до границы с городом – всего 3 км, большинство авиапассажиров предпочитают пользоваться личным транспортом, ведь дорога от городской черты до аэропорта занимает всего несколько минут, а автомобиль можно оставить перед зданием терминала на бесплатной парковке.

В последние годы ко времени прибытия и отправления самолетов организовывается автобусный маршрут Автовокзал – Аэропорт, который по пути следования делает четыре промежуточные остановки. С 1 июня филиал «Автобусный парк № 1» ОАО «Гомель-облавтотранс» организовал новый маршрут, связывающий вокзал с аэропортом, который курсирует ежедневно по расписанию. К регулярным и чартерным рейсам подъезжают и таксисты, стоимость проезда – порядка 10 рублей.

...В просторном зале ожидания непривычно многолюдно. Праздничная атмосфера ощущается во всем. Радуют глаз разноцветные гелевые шары у входа в терминал,

шей загрузке самолета количество рейсов в Белокаменную увеличится...



зал украшают пышные цветущие растения в кадках. Привлекают внимание как-то особенному торжественные и доброжелательные работники службы сервиса аэропорта. Пассажиры и провожающие улыбки, разговорчивы. Некоторые, похоже, знают друг друга, вместе фотографируются на память.

Интересуюсь у девушки, стоящей в стороне, зачем она летит в Москву. Анна, студентка БелГУТа, направляется вовсе не в столицу России, а в город Симферополь. Московский аэропорт Домодедово, где приземляется самолет авиакомпании S7Airlines, для нее транзитный. Из Симферополя Анна едет дальше, в Коктебель, где два летних месяца будет работать в детском оздоровительном лагере.

Подхожу к агенту по организации обслуживания пассажирских перевозок Наталье Ковалевой. Она ветеран предприятия, работает в Гомельском аэропорту 26 лет. По ее словам, открытие нового рейса – настоящий праздник для аэропорта. Наталья Анатольевна помнит времена, когда самолеты не только «Белавиа», но и других авиакомпаний поднимались в воздух ежедневно, выполняя полеты по 40 направлениям. Только в Москву – трижды в неделю! Женщина не исключает, что в скором времени при хоро-

СПРАВОЧНО

Полеты из Гомеля в Москву и обратно будут выполняться авиакомпанией S7 Airlines по средам, пятницам и воскресеньям. Вылет из Домодедово – в 09.55, прилет в Гомель – в 11.20. Рейс из Гомеля – в 12.05, прибытие в Москву – в 13.35. Один билет туда и обратно обойдется в 8213 российских рублей (279 рублей по текущему курсу).

Полеты осуществляются на современных лайнерах Embraer 170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров в простор-

ном, комфортном салоне экономического класса. Новый рейс позволяет пассажирам путешествовать из Гомеля не только в Москву, но и с удобной пересадкой в московском Домодедово в другие российские и зарубежные города маршрутной сети S7Airlines. На такой перелет оформляется единый билет, достаточное для пересадки время уже учтено авиакомпанией, а багаж можно сдать в аэропорту Гомеля и получить в пункте назначения.

Авиабилеты на рейс S7Airlines можно приобрести на сайте www.s7.ru через приложения iPhone и Android, во всех офисах продаж, в том числе в представительстве авиакомпании в Гомеле по адресу: ул. Трудовая, 4-2. Телефон: +375 232 22-35-45.

Пока улетающие из Гомеля пассажиры проходят паспортный контроль и контроль безопасности перед посадкой, а самолет из Москвы еще не прилетел, журналистов собирают в VIP-зале, чтобы ответить на вопросы о новом авиарейсе.

Заместитель генерального директора РУП «Белэрознавигация» Владимир Кушель рассказывает о возможностях аэропорта Гомель (длина полосы – 2569 м, ширина – 43 м), способного принимать самолеты максимальной взлетной массой 191 тонна и вертолеты всех типов. Он отмечает, что руководство «Белэрознавигации» стремится привлечь в страну инвесторов, ведет переговоры с зарубежными авиакомпаниями, но те пока изучают наш рынок на предмет окупаемости перевозок. Сегодня никто не хочет возить воздух и работать себе в убыток. А что касается нового авиарейса Москва (Домодедово) – Гомель – Москва (Домодедово), то в перспективе может быть рассмотрен вопрос выполнения полетов не три раза в неделю, как сейчас, а возможно, и два – в сутки. С 17 июня на дальнейшие рейсы из Гомеля в Москву все билеты распроданы.

Отвечая на вопросы, Владимир Викторович напомнил, что из Гомельского аэропорта, а в этом году и из других аэропортов областных центров страны, выполняются регулярные рейсы в Калининград – по два в неделю. Аэропорты должны работать и жить. И рассчитывать в первую очередь на своего пассажира.

...Итак, 11.20. Небольшой современный российский лайнер цвета молодой травы идет на посадку. В авиации много добрых традиций, одна из них – встречать первый прилетевший самолет нового регулярного рейса водяной аркой.

Приземлившись, Embraer 170 авиакомпании S7 Airlines был удостоен чести пройти под упругими струями воды. На летном поле две пожарные машины из своих брендспойтов создали для него водяную арку. Когда самолет вырулил на стоянку, были заглушены двигатели и подан трап, бортпроводник открыла дверь. Довольные пассажиры спустились на белорусскую землю, а позже и члены экипажа. Для них был устроен торжественный прием, а девушки в национальных костюмах по традиции предложили отведать хлеб-соль.

Первым рейсом из Москвы в Гомель прилетело 40 пассажиров. 70 процентов из них – белорусы, остальные россияне, есть граждане Украины.

Окончание на стр. 13



Большая работа

На Днепре
и Припяти
вы такое видели?

Окончание. Начало на стр. 1

Крупногабаритное оборудование для Мозырского нефтеперерабатывающего завода было погружено в порту Херсон (Украина) и за 20 суток преодолело 1100 километров по рекам Днепр и Припять, пройдя Запорожье, Днепр, Кременчуг, Черкассы, Киев и Наровлю. Буксирные тепло-

ходы БТ-0691 и БТ-0701 на несамоходных баржах-площадках Р-0472 и Р-0543 речного порта Мозырь на причал НПЗ доставили вакуумную колонну и сепаратор кислого факела.

Вакуумная колонна – сложная ректификационная колонна, работающая по принципу создания парового орошения за счет однократного испарения сырья. Для ОАО «Мозырский НПЗ» она изготовлена компанией Walter Tosto SpA на собственных производствах в Кьети и Ортоне за 12 месяцев.

Walter Tosto SpA – мировой лидер в области оборудования под давлением для нефтяной, газовой, нефтехимической, атомной, пищевой и фармацевтической отраслей. Благодаря передовым технологиям компания способна производить изделия большой толщины без ограничения веса и размера.

Вес доставленной вакуумной колонны с ложементами составляет 316,5 тонны, ее длина – 42,45 метра, диаметр – 9,46 метра. В порт Херсон груз доставлен из порта Ортона (Италия) на судне Tracer (компания Big Lift).

Прибывший в Мозырь сепаратор кислого факела весом 61 тонна, длиной 14,8 метра и диаметром 5,96 метра изготовлен на заводе Kremsmüller в Штейнхаузе (Австрия). В Херсон он доставлен по Дунаю и Черному морю из австрийского порта Линц.

Факельные сепараторы относятся к нефтегазовому оборудованию, основным предназначением которого является выделение капельной

жидкости из газа, попадающего на так называемый факел. Они незаменимы в составе установок для сбора продуктов нефтяных месторождений и их подготовки.

Вакуумная колонна и сепаратор кислого факела – это части одной из трех установок комплекса гидрокрекинга тяжелых нефтяных остатков. Это не только самый масштабный и дорогостоящий, но и самый сложный проект за всю историю развития ОАО «Мозырский НПЗ». Его реализация позволит увеличить глубину переработки нефти с 75 до 90 процентов и нарастить объемы выпуска товарных дизельного топлива и гидроочищенного вакуумного газойля. Возрастает отбор светлых нефтепродуктов, снизится производство мазута. Содержание серы в мазуте уменьшится до 1 процента. Прибывшее оборудование – еще один серьезный шаг на пути реализации проекта.

– Транспортировка такого массивного оборудования – довольно сложный и длительный процесс, требующий высокого профессионализма персонала, – рассказывает начальник отдела по коммерческой работе и экспедированию, маркетингу и транспортной конъюнктуре РТУП «Белорусское речное пароходство» Андрей Ободнюк. – Перегрузка сепаратора кислого факела осуществлялась порталным краном речного порта Херсон, а вакуумной колонны – двумя 275-тонными кранами, расположенными на судне Tracer. 24 мая в Киевском речном порту баржи-площадки были переданы буксирным теплоходам пароходства, которые

и доставили их до причала ОАО «Мозырский НПЗ».

Выгружали тяжеловесные грузы на причале методом Ро-Ро. Этот термин происходит от английского roll-on/roll-off (вкатывай-выкатывай) и подразумевает погрузку или выгрузку без помощи грузоподъемных средств. При выгрузке под груз заводится тягач, на котором груз выкатывают на причал.

– Подобный метод применялся пароходством при выгрузке на данном причале реакторов депарафинизации в июле прошлого года, – продолжает Андрей Сергеевич. – Дополнительной сложностью явилось то, что уровень воды в реке Припять был выше уровня причала. Это потребовало устройства дамбы и откачки воды из затона. Далее в трюмы судна закачивалась вода для уравнивания уровней палубы судна и причала, производились раскрепление груза и выкатка его тягачом.

1 июня тягачом Мозырского нефтеперерабатывающего завода произвели выкатку сепаратора кислого факела. Далее на причал была заведена вторая баржа. Для этого потребовалось частично разобрать и вновь восстановить дамбу, откачать лишнюю воду из затона и закачать ее в трюмы баржи. 3 июня выполнена выкатка вакуумной колонны. Такая транспортировка оборудования в очередной раз подчеркнула важное преимущество водного транспорта в перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Дмитрий ВОЛКОВ



Навигация

Прокати нас,
«Могилев»...

В конце мая пассажирский теплоход принял на борт первых пассажиров.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Как рассказали на могилевском предприятии «Горводоканал», которому принадлежит судно, все желающие могут прокатиться на теплоходе каждую пятницу с 16.00, в субботу и воскресенье – с 12.00. Проходить прогулки будут каждые два часа.

Все рейсы осуществляются от причала возле гостиницы «Турист», где теплоход забирает пассажиров, а после направляется в сторону железнодорожного моста. Длительность речной прогулки – около часа.

Теплоход «Могилев» рассчитан на 87 посадочных мест, из которых 54 – на веранде и 33 – в салоне. Судно оборудовано всем необходимым для комфортного отдыха: кондиционером, телевизором, баром и музыкальной аппаратурой.



ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

7 июня 2018 г., четверг, № 23 (1408)

Три километра... Заботы

Дорога М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) преобразуется на глазах. Тем, кто часто ездит по этой трассе, хорошо видны изменения. Меняются участки объезда, и вот уже по новому асфальтобетонному покрытию очень плавно идет машина. Красуются под ярким летним солнцем новые остановочные павильоны, дорожки, площадки для отдыха. Привлекает внимание обрамляющая дорогу металлическая сетка, которая препятствует выходу животных на проезжую часть. Вдоль лесных массивов она тянется на многие километры.



Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

3а Щучином, недалеко от деревни Плянты, на участке км 207,0 – км 210,6 две бригады трудятся, чтобы защитное ограждение стояла прочно и ровно. Одна – устанавливает столбы, другая – сетку на них. В день – по 150 метров. В этом задействованы работники ДСУ № 18 и студенты-практиканты Гродненского политехнического колледжа.

22 года в управлении трудится дорожным рабочим Василий Хомко. Как рассказывает Василий Иванович, такую работу они начали выполнять только в этом году, а сейчас процесс уже движется без сучка и задоринки.

– Высота сетки – 2,40 метра, поэтому используем деревянные подставки, – объясняет он. – Сетку натягиваем и закрепляем. Она будет хорошо держаться, если ее крепко-накрепко зажать.

– Теперь все получается. Сначала объясняли, помогали. Коллектив нас хорошо принял, – говорит Евгений Шинкевич, который



Держат под контролем процесс строительства прораб Олег РОДИОНОВ и мастер Здислав ЯНЧИЛИК.

в дорожно-строительном управлении уже месяц находится на практике.

– При установке сетки нужно терпение, поскольку процесс этот довольно однообразный. А также аккуратность, – подхватывает разговор Андрей Толкин. После политехнического колледжа он по распре-

делению попал в ДСУ № 18 и работает здесь уже четыре года. Его отец трудится на этом же предприятии, устанавливает столбы для защитного ограждения. Такой вот семейный подряд.

– Доволен молодежью, которая к нам приходит. Вижу, что и это поколение стремится учиться, чтобы достичь мастерства, – утверждает прораб ДСУ № 18 ОАО «ДСТ № 6» Олег Родионов.

Бригада по установке столбов для защитной сетки трудится на противоположной стороне дороги.

– Четыре работника ставят столбы. С ними в связке работает на буровой машине механизатор, который сверлит отверстия и подвозит бетон. Иван Толкин и Петр Сашко делают разбивку под ограждение – вымеряют, чтобы оно шло ровно и расстояние между столбами сохранялось одинаковое – 4 метра, а сетка была не выше 10 сантиметров от земли, когда здесь зарастет травой, – сообщает мастер Здислав Янчилик.

Вижу, как бур вгрызается в землю. Весь процесс отлажен: убираются излишки грунта, устанавливается и выравнивается под уровень столб, бетонировается его подземная часть.

Подхожу к механизатору:

– Вы очень внимательно наблюдаете за процессом бурения скважины. Буквально ни на минуту не отводите глаза.

– Как же иначе, – отвечает Сергей Яворский. – Прежде всего необходимо соблюдать технику безопасности. Да и столбы должны

быть установлены ровно. Нам всем очень нужна безопасная М6 – здесь столько транспорта проходит, движение мало чем отличается от городского. Сам я водитель, и мне тоже приятно по хорошей дороге ехать.

– Установку сетки от животных планируем закончить в начале июля. Одна сторона на участке уже сделана полностью, причем сетка ставится только там, где есть лес. В целом получилось три километра. По второй стороне установлено два километра ограждения, так что остается еще километр, – сообщает прораб ДСУ № 18 ОАО «ДСТ № 6» Олег Родионов.

Как рассказал Олег Васильевич, на данном участке длиной 3,6 километра в мае на 50 процентов были выполнены работы по укладке верхнего слоя асфальтобетона на правой полосе. Очень скоро начнется устройство обочин, установят дорожные знаки. После этого движение будет пере-

Ровно через 4 метра должны быть установлены столбы для сетки.



Каждый день бригада устанавливает 150 метров защитной сетки.

брошено на правую сторону дороги. На левой полосе осталось устроить верхний слой асфальтобетонного покрытия, обочину, установить дорожные знаки и сигнальные столбики. Сдача участка в эксплуатацию запланирована на июль.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 5 июня, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 18 километров тонкослойных покрытий и 81 километр шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки «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 около 14 тысяч километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано 216 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 310 учетных ДТП, в которых погибло 100 и 339 человек получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 295 ДТП, в которых погибло 74 и было ранено 356 человек.

Дорожные службы обращаются к участникам движения с просьбой быть предельно внимательными и осторож-

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

Витебская область

Горячая пора

Яркая форма дорожников и такой же броский окрас техники сочными пятнами расцвечивают широкую ленту тянущейся на километры до самого горизонта автомагистрали М1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации. Здесь, близ Орши, ДСУ № 7 проводит ее капитальный ремонт.



катка, бульдозера, экскаватора, автогрейдер и три-четыре самосвала. Сейчас часть этой техники переброшена на белорусские объекты. Первый этап строительства московской трассы с нашим участием завершен. После решения определенных технических вопросов приступим ко второй очереди, – рассказывает Сергей Карчавец. – Основные силы сконцентрированы на строительстве подъездной бетонной дороги длиной 12 километров от Р15 Кричев – Орша – Лепель к Р76 Орша – Шклов – Могилев. Заказчиком является РУП «Витебскавтодор». Строительство продлится и в будущем году при участии нескольких ДСУ нашего

треста и других субподрядчиков. Порядка 19 тысяч кубометров тяжелого бетона будет использовано для устройства дорожного полотна шириной 7 метров. Укрепленные обочины по два с половиной метра каждая будут выполнены из асфальтобетона.

Ровной стрелой проляжет новая дорога через леса, поля, реки, железнодорожную линию и газопровод, срезав довольно продолжительный полукруг в объезд к мультимодальному промышленно-логистическому комплексу «Бремино-Орша» в поселке Болбасово.

Оршанское ДСУ № 7, как и другие управления ДСТ № 1, обладает куда большими мощностями, чем востребованы в последнее время, и в своем районе у него не так много заказов, как хотелось бы. Приходится браться за любые объекты, хотя для профессиональных дорожных строителей куда интереснее работы на М1 или подъездной дороге от Р15 к Р76. Вот где можно развернуться и показать класс! Мы с Сергеем Викторовичем съездили и на эту новостройку, где производятся масштабные земляные работы. Полюбовались с крутояра на ускользящую к горизонту просеку будущей магистрали. Однако это уже совсем другая история, похожая на песню жаворонка в поднебесье.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Горячий цех под открытым небом, где трудятся в эти солнечные денки дорожники, сродни мартемовскому: тот же жар – только не от металла, а от дымящегося асфальтобетона; такой же непрерывный технологический процесс – ради качества дорожного полотна. Кажется бесконечным конвейер груженых раскаленной массой МАЗов, словно строго по расписанию подъезжающих с АБЗ к монотонно гудящему и медленно ползущему по шоссе асфальтоукладчику. Спешат они заступить на смену отчаливающим от него «товарищам» и без задержки осторожно сыпать перед гигантской лопатой укладчика пышущую жаром смесь цвета маренго.

– Мы продолжаем в этом году капремонт участка км 588 – км 598,7 и должны завершить его в августе. Выполнили укрепление водопропускных труб, фрезерование, устройство базальтовой геосетки, а сейчас ведем устройство асфальтобетонного покрытия в два слоя. После этого останется

сделать разметку и установить необходимые дорожные знаки, – комментирует процесс по мере нашего продвижения по объекту директор филиала «ДСУ № 7» ОАО «Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск» Сергей Карчавец.

Очень важно добиться безукоризненно ровной поверхности дорожного полотна, поэтому выпуск асфальтобетона производится с двух смесителей. Это обеспечивает равномерную доставку АБС во избежание остановок техники при укладке верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Работу по его устройству выполняет бригада под руководством почетного дорожника Республики Беларусь Игоря Боровика, опыт которого перенимает молодой мастер Александр Жизневский. Пожалуй, не просто каждый метр, а сантиметр дорожных одежд – под их пристальным вниманием.

В бригаде трудятся и такие высококлассные специалисты, как машинисты асфальтоукладчиков Сергей Блашков и Алексей Анищенков, машинист катка Константин Наумов. Эти люди знают толк



Для этих ребят из ДСУ № 7 – дорожных рабочих Яна МАТИЕВСКОГО, Геннадия ШУПЕНИ и мастера Александра ЖИЗНЕВСКОГО – такие дороги только в радость.

в своем деле и очень ответственны. Наблюдаешь за тем, как утюжат дымящееся темно-серое полотно 20-тонные катки, и проникаешься уважением к сидящим в кабинах людям.

– Это не самый дальний из наших объектов. В России на строительстве автомагистрали М-11 Москва – Санкт-Петербург работаем вахтовым методом. Там, за границей, на земляных работах (а принимали по 4 тысячи кубометров грунта в сутки!) зимой держали по два



Могилевская область

Два дня – о «Сларри Сил»

В РУП «Могилевавтодор» прошел семинар, посвященный ремонту покрытий автодорог по технологии «Сларри Сил», производству битумных эмульсий, содержанию автомобильных дорог и производственных баз.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

В нем приняли участие начальник главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Александр Головнев и генеральные директора региональных автодорог.

Семинар проходил в течение двух дней. Собравшиеся, в частности, побывали на трассе М4 и автодороге Р93 Могилев – Бобруйск, осмотрели участки текущего ремонта автодороги, выполненные по технологии «Сларри Сил», пообщались с рядовыми дорожниками. Кроме того, ознакомились с ходом работ по строительству моста через реку Друть. В программе было также посещение битумно-эмульсионного производства ДЭУ № 72 в городе Бобруйске.

Подробно о семинаре читайте в следующем номере газеты.

Брестская область

Тонкая работа

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ДБ»

КУП «Брестоблдорстрой» активно работает в рамках Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы. По результатам сезонного осмотра, который проводился с 10 по 24 мая, в Брестской области отмечается улучшение покрытий местных автомобильных дорог.

Как рассказал начальник отдела содержания дорожной сети и безопасности движения предприятия Анатолий Богатеев, по состоянию на 4 июня на дорогах области выполнено устройство тонких слоев на 8,3 км, нового асфальтобетонного покрытия по гравию – на 1,2 км:

– Ремонт гравийного покрытия произведен на участках общей протяженностью 92,3 километра. На более чем 40 километрах покрытие усовершенствовано. Также в рамках подготовки автодорог к эксплуатации в летний период предприятие выполнило устройство горизонтальной разметки на 1035 метрах и покрытие автопавильонов. Аналогичные работы планируются во всех районах Брестской области.



Перевезем всех!..

29 мая министрами иностранных дел Беларуси и России Владимиром Макеем и Сергеем Лавровым подписано Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о некоторых вопросах, связанных с въездом иностранных граждан и лиц без гражданства на международные спортивные мероприятия.

Нормы документа обсуждались на пресс-конференции в Национальном пресс-центре Беларуси с участием представителей Министерства транспорта и коммуникаций, министерств иностранных и внутренних дел, Государственного пограничного комитета Беларуси, ГО «Белорусская железная дорога» и РУП «Национальный аэропорт Минск».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Соглашение уже вступило в силу (с 1 июня) и будет действовать в период проведения чемпионата мира по футболу в России в текущем году и II Европейских игр в Беларуси в 2019-м.

Его первоочередная цель – обеспечение пропуска болельщиков, обладающих специальными разрешениями для посещения международных спортивных мероприятий, предоставляющими одновременно право безвизового въезда, пребывания и транзитного проезда по территории государства, принимающего спортивный форум, проинформировал советник консульско-правового управления главного консульского управления Министерства иностранных дел Александр Мацуков.

Стороны договорились о том, что въезд на территорию России и Беларуси будет осуществляться через совместную границу по трем автомобильным и трем железнодорожным магистралям, а также авиатранспортом.

Прибывая в пункт пропуска, иностранный гражданин обязан предъявить документ, удостоверяющий личность, то есть паспорт, и оригинал или электронную форму документа для посещения международных соревнований, так называемый паспорт болельщика.

– Поскольку такие паспорта выдаются на территории России, скорее всего, иностранные граждане будут въезжать в Беларусь с распечатанной электронной копией документа, высланной им по интернету после регистрации и подтверждения регистрации организаторами мероприятия, – пояснил заместитель начальника управления пограничного



Чемпионат мира по футболу пройдет в России с 14 июня по 15 июля этого года, II Европейские игры в Минске – с 21 по 30 июня 2019 года.

тверждаем, что такой документ гражданину действительно выдавался. При выезде из страны сохранится аналогичный порядок.

Александр Шпилея предположил, что поток болельщиков может возрасти в определенные дни и на определенные матчи. На этот случай предусмотрено усиление смен пограничных нарядов и таможи. В крупных пунктах пропуска, где позволяет инфраструктура, будут выделены отдельные каналы для болельщиков.

реального времени будем обмениваться информацией о прибытии иностранных болельщиков и постараемся быстро, без задержек и комфортно пропускать их как при въезде, так и при последующем выезде из республики.

– Это, наверное, первый для нас международный договор, который регламентирует аспекты взаимного безвизового въезда на территорию спортивных мероприятий как из России в Беларусь, так и в обратном направлении, –

территории страны. В министерствах иностранных дел обоих государств созданы рабочие группы, которые в режиме оперативного взаимодействия будут решать проблемные вопросы пропуска иностранных граждан, разбирать конфликтные ситуации. Предполагается взаимодействие подразделений транспортной полиции и милиции при

сопровождении групп болельщиков, перемещаемых



FIFA WORLD CUP
RUSSIA 2018

порта и коммуникаций Сергей Дубина заострил внимание на обязательном ознакомлении с нормами соглашения перевозчиков, которые в период проведения чемпионата мира будут осуществлять перевозки как в нерегулярном, так и в регулярном сообщении, а также субъектов хозяйствования, реализующих билетную продукцию на эти рейсы. Ответственность за въезд на территорию иностранного государства в соответствии с национальным законодательством лежит на перевозчике, а потому необходимо знать, кто и по каким правилам может посещать Россию и Беларусь без виз.

Как заметил представитель Минтранса, соглашение частично решает проблему, существующую сегодня в правовом регулировании, а именно определяет порядок попадания иностранных граждан на территории двух наших государств. В частности, согласно национальному законодательству РФ въезд в страну может быть осуществлен только через международные пункты пропуска. Те же, что находятся на внутренней границе между Беларусью и Россией, таковыми не являются.

О готовности к обслуживанию и перевозке большого числа иностранных болельщиков чемпионата мира доложил заместитель генерального директора РУП «Национальный аэропорт Минск» по производству Василий Корнев. Он проинформировал, что полеты из

по территории Беларуси железнодорожным транспортом, как при въезде на территорию России, так и в транзитном следовании из РФ через Беларусь в Калининград, где состоятся четыре матча чемпионата мира.

Проведены консультации по вопросам въезда и выезда лиц, которые утратят в силу определенных обстоятельств свои национальные документы либо задержатся свыше разрешенного периода безвизового пребывания. Определены меры ответственности в отношении таких граждан.

Нельзя не сказать и об оценке потенциальной террористической угрозы в рамках мероприятий чемпионата. Совместно с белорусскими компетентными органами уже сегодня предпринимаются меры по выявлению в потоке прибывающих тех лиц, которые вынашивают экстремистские замыслы. Усилия двух стран в этом направлении будут консолидированы.

Белорусская миграционная служба предполагает, что пассажиропоток через территорию республики как в прямом, так и в обратном направлении с учетом граждан, которые задержатся в стране, чтобы ознакомиться с ее достопримечательностями, составит более 10 процентов от прогноза российских коллег. Система правоохранительных органов Беларуси готова к прибытию в страну такого большого числа иностранцев и постарается обеспечить как можно более комфортное пребывание их на нашей территории.

В завершение пресс-конференции выступили представители транспортной сферы. Начальник управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транс-

Насколько большим окажется пассажиропоток через Беларусь, пока прогнозировать трудно. Россияне говорят о 1,5 миллиона иностранных болельщиков, которые уже купили билеты на посещение матчей чемпионата мира.



Российские паспорта болельщиков начали применять уже с 4 июня, то есть за 10 дней до начала чемпионата мира. Прекратится их действие 25 июля.

контроля Государственного пограничного комитета Александр Шпилея. – В соответствии с соглашением российская сторона уже предоставляет нам сведения, а мы проверяем информацию по соответствующему списку и под-

– В принципе пограничники готовы к пропуску иностранных граждан, следующих на чемпионат мира, – констатировал представитель ГПК. – Мы провели работу с пограничными службами сопредельных государств. В режиме

подчеркнул начальник департамента по гражданству и миграции Министерства внутренних дел Алексей Бегун. – Компетентные органы достаточно долго и давно готовились к этому событию, согласовывали механизмы взаимодействия. В том числе и на приграничных территориях, где Российская Федерация выставит так называемые временные пункты пропуска для проверки у болельщиков документов, дающих право на въезд и пребывание на

минского аэропорта выполняются во многие города Российской Федерации, где будут проходить матчи чемпионата мира по футболу. Только в московском направлении ежедневно – 16 рейсов (аэропорты Домодедово, Внуково, Шереметьево, Жуковский). В Калининград самолеты летают каждый день два раза, в Санкт-Петербург – пять. Есть прямые рейсы в Сочи, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород.

– Авиакомпании, работающие на этих маршрутах, в первую очередь «Белавиа», «Аэрофлот», «ЮТэйр» и «Сибирь», получили необходимые нормативные документы как перевозчики, несущие ответственность за соблюдение правил въезда в Россию и Беларусь, – сообщил Василий Корнев. – Службы аэропорта готовы и к обслуживанию, и к перевозке болельщиков. Сколько будет, перевезем всех!

Технологии

Пломба
В ПОМОЩЬ

Новый порядок транзитных международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом по территории России вступает в силу с 1 июля.

Согласно новым законодательным актам транзитные международные автомобильные перевозки грузов на территории Российской Федерации будут возможны при условии использования электронных идентификаторов (навигационных пломб). «Контактируя» с системой ГЛОНАСС, эти устройства позволяют отслеживать маршрут движения транспортного средства и контролировать несанкционированное снятие пломбы с грузового отсека. Приобретение в собственность или аренду, наложение, снятие, использование электронных идентификаторов (навигационных пломб) будут осуществляться

По словам представителя компании «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) – российского оператора государственной системы взимания платы за использование дорог большегрузными автомобилями («Платон»), электронные пломбы позволяют исключить нарушения таможенного законодательства и человеческого фактор при проверках, защитят от несанкционированного вскрытия, отследят местоположение и сохранность доставляемого товара.

– Это очередной шаг во внедрении цифровых сервисов на транспорте, – подчеркнул специалист. – Технология электронного



за счет грузоотправителя, грузополучателя или перевозчика.

Аналогичный порядок распространяется при использовании вагонов, контейнеров для доставки грузов в международном транзитном сообщении железнодорожным транспортом, которые также должны быть опломбированы электронным идентификатором на протяжении всего маршрута движения по территории РФ.

Ранее подобный механизм прослеживаемости движения товаров был отработан при контроле за международными транзитными перевозками грузов автомобильным и железнодорожным транспортом из Украины в Казахстан и Кыргызстан через территорию России. На этих маршрутах грузовые помещения, отсеки транспортных средств или их части, емкости, контейнеры и иные места, оборудованные для доставки товаров, также пломбируются электронными навигационными идентификаторами.

С 1 января 2019 года за нарушение установленного порядка транзитных международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию Российской Федерации отправители, получатели или перевозчики грузов ответят своим «карманом», поскольку вступят в силу административные наказания согласно новым нормам КоАП РФ.

пломбирования сокращает время доставки и проверок на таможне, повышает безопасность, способствует внедрению электронного документооборота на международных перевозках.

В упрощенном видении навигационная пломба представляет собой запирающее устройство с электронной информационной начинкой об отправителе, получателе и перевозимом грузе, маршруте движения через систему ГЛОНАСС. Разблокировка происходит только в конечной точке назначения.

В ОАО «Российские железные дороги» рассчитывают значительно увеличить объемы перевозок благодаря электронному пломбированию.

– Поскольку груз поступает на территорию России, проезжает по ней и покидает без задержек, потому что происходит автоматическая интеграция с ФТС, налоговой службой, ГЛОНАСС, мы получим колоссальный эффект, – отметили в ведомстве.

По оценке экспертов, нововведение не противоречит нормативным правовым актам и договоренностям в рамках Евразийского экономического союза. Внедрение такого элемента в цифровую платформу транспортного комплекса было предложено российской стороной другим государствам – членам ЕАЭС, но пока данная технология отслеживания и контроля не обрела консолидированную позицию.



На контроле

Оштрафуют...
на ходу

В Венгрии с 1 июня начала действовать в полноценном режиме автоматизированная система весового контроля, которая работает без остановки грузового автотранспортного средства. Если ранее она функционировала в тестовом формате и нарушители получали только уведомительные предупреждения, то теперь за превышение установленной нагрузки на ось международных автоперевозчиков грузов независимо от страны регистрации привлекают к административной ответственности с наложением штрафа.

По информации Национального управления по инновациям и технологиям Венгрии, государственная система контроля нагрузки на ось (TSM) исключает субъективность человеческого фактора и работает по принципу объективной ответственности с выставлением штрафов без остановки транспортного средства.

Автоматизированный контроль проводится на основных автомагистралях страны по 107 измерительным станциям, установленным в 89 пунктах взвешивания, из которых 74 взаимодействуют с инфраструктурой системы оплаты дорожных сборов. При прохождении транспортного средства через точку взвешивания датчики, размещенные под дорожным покрытием, автоматически определяют нагрузку на ось и общую массу. Одновременно производится фотосъемка грузового автомобиля с идентификацией по регистрационному номеру. Сведения передаются в центральную информационную систему, где определяется, соответствуют ли общий вес и нагрузка на оси конкретного транспортного средства требованиям, сравниваются регистрационный номер (номерной знак), данные измерений и информация из различных технических систем (максимальный допустимый общий вес автомобиля, нагрузка на ось, наличие исключения или разрешения от администратора маршрута).



В случае превышения разрешенных весовых параметров система формирует предупреждение ближайшим представителям дорожной инспекции, которые могут остановить машину на трассе для оплаты штрафа и устранения нарушения. При отсутствии такой возможности система отправляет уведомление об административной ответственности непосредственно перевозчику.

Размер штрафов может составлять до 500 тысяч венгерских форинтов (около 1600 евро), а за попытку уклонения от контроля – до 800 тысяч (более 2500 евро). До введения сетевой измерительной системы TSM, которая позволяет определять нагрузку на ось транспортных средств и их общий вес прямо на ходу, поиск грузовых транспортных средств с превышением установленных параметров выполнялся в Венгрии случайным образом: автомобили выводили из дорожного потока и измеряли их вес стационарно.

Благодаря новому методу охват контроля увеличился с двух до более чем 50 процентов. Ожидается, что использование TSM снизит вероятность и серьезность аварий с участием грузовых транспортных средств, замедлит ухудшение качества дорожного покрытия и значительно повысит конкурентоспособность перевозчиков, соблюдающих правила.

Система TSM способна также измерять вес мотоциклов, легковых автомобилей, прицепов и жилых автофургонов. Однако в соответствии с нормативно-правовой базой Венгрии их водителям не будут направляться решения о наложении штрафа. Тем не менее этот факт не освобождает владельцев данных транспортных средств от ответственности за соблюдение норм, относящихся к их весу.

В разгар сезона

Окончание. Начало на стр. 7

Москва – Гомель – Москва: рейс первый

Среди пассажиров – Алексей:

– Я работаю в Москве, а в Гомеле живут мои родители, которых я регулярно навещаю. Теперь буду экономить время – летать самолетом. Сервисом во время полета все пассажиры остались довольны. Комфортный салон, внимательные бортпроводницы. Нас даже шампанским угощали! Всего 1 час 20 минут – и мы в Беларуси.

А стоит билет даже немного меньше, чем в купейном вагоне поезда. Дешевле, конечно, ехать на собственном автомобиле, что я чаще всего и делал. Но 6–8 часов в дороге, за рулем – это очень тяжело. Единственный

смотря на комфортный, не ранний, вылет из Гомеля в 12.05, уже в 19.35 можно прилететь в Ларнаку.

На брифинге, состоявшемся уже после приземления самолета, выступил генеральный представитель S7 Airlines по странам Восточной Европы Кирилл Эндагур. Он обратил внимание журналистов на предлагаемую авиакомпанией интересную систему тарифов, когда пассажир имеет возможность сам выбирать услуги, которые хочет получить на борту. Например, поздравление по случаю дня рождения, выбор удобного места, дополнительный багаж и многое другое.

ятий, субъектов хозяйствования, которые постоянно поддерживают контакты с коллегами из московского региона. Сегодня порядка 30 процентов экспорта из Гомельской области в Россию приходится на Москву и область. Авиарейс Гомель – Москва – большая возможность для дальнейшего развития экономических отношений. Из Гомеля можно будет полететь в любой регион Российской Федерации, включая Дальний Восток и Сибирь. Пассажиры самолета – это в основном туристы и бизнесмены. Я уверен: данное направление будет востребованным.



минус – много времени отнимает паспортный контроль.

Интересуюсь у старшего бортпроводника, отличался ли этот рейс от многих других, на которых она летала.

– Конечно же, отличался. И в первую очередь каким-то особым, праздничным настроением, – говорит Маргарита. – Оповестили пассажиров, что это наш первый рейс в город Гомель, предложили отпраздновать это событие, всех угостив шампанским и шоколадом.

Пока мы разговариваем, лайнер начали готовить к обратному рейсу.

По словам руководителя представительства авиакомпании S7 Airlines в Республике Беларусь Валерия Сапуна, S7 Airlines стала первой авиакомпанией, выполняющей регулярные полеты между Гомелем и Москвой:

– Пассажиры из Беларуси, которые часто навещают друзей и родственников или работают в России, оценят комфорт авиапутешествия. С удобными пересадками в Москве они смогут планировать поездки в Санкт-Петербург, Казань, Самару, Волгоград, Тюмень, Иркутск и десятки других городов. Кроме того, теперь всего в нескольких часах полета окажутся популярные среди путешественников города стран СНГ – Баку, Ереван и другие. Летом традиционно востребован отдых на морском побережье. Пассажиры из Гомеля с 1 июня смогут с комфортом долететь в Сочи, Анапу и Симферополь. Вылетев из Гомеля в 12.05, уже в 19.35 можно отправиться на прогулку по набережной Сочи. Для тех, кто предпочитает отдых на европейских курортах, S7 Airlines предлагает удобные стыковки из Гомеля на рейсы в города Испании, Италии, Греции, Кипра и Черногории. Не-

– Рейсы запланированы до 27 октября, на некоторые из них билеты распроданы на 100 процентов, – сказал Кирилл Эндагур. – Если самолеты будут заполнены, то полеты продолжатся и дальше, при низкой загрузке – завершатся, ведь, чтобы маршрут был рентабельным, в салоне должно быть не менее 60–70 процентов пассажиров.



Рад открытию нового рейса и председатель Гомельского горисполкома Петр Кириченко:

– Открылся новый рейс, который станет хорошим подспорьем нашим бизнесменам, руководителям и специалистам предпри-

По словам мэра Гомеля, как и ранее, в этом году будут осуществляться регулярные перевозки из аэропорта Гомель в Калининград:

– Кроме того, в последние годы оживились чартерные авиаперевозки. Из нашего областного центра самолеты летают в Турцию, Черногорию, Болгарию, Египет.

А это самые популярные направления бюджетного отдыха. Осуществляется и перевозка детей на оздоровление в Италию и Германию, вахтовиков ПО «Белоруснефть» – в Западную Сибирь, развивается бизнес-авиация. В планах полетов из аэропорта Гомель – не менее 350 вылетов за год.

Итак, маршрут торжественно открыт, теперь все пойдет в обычном режиме. Новый рейс, соединяющий столицу Российской Федерации и второй по величине областной центр Республики Беларусь, будет регулярным: три раза в неделю. Добро пожаловать на борт!



Сделано!

Летаем без ограничений

Накануне летнего сезона в аэропорту Брест завершилась реконструкция взлетно-посадочной полосы. Первый рейс – в Анталию. На борту «Боинга 737-800» авиакомпании «Белавиа», рассчитанном на 189 мест, – 188 пассажиров.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ТВ»

Напомним, реконструкция взлетно-посадочной полосы воздушной гавани областного центра началась в июле 2017 года. На протяжении почти трех последних месяцев она была закрыта до завершения работ. Генеральным подрядчиком на объекте выступило ОАО «Дорожно-строительный трест № 4 г. Брест».

– Длина полосы в нашем аэропорту составляет 2620 м, ширина – 42 м. Эти показатели остались неизменными. Но теперь взлетная вдвое прочнее и может взаимодействовать с крупными воздушными судами, на прием которых ранее были установлены ограничения. Например, «Аэробус А321». Реконструкция взлетно-посадочной полосы включала в себя снятие 12-сантиметрового покрытия, ремонт армобетонного основания, устройство двух слоев асфальтобетона толщиной по 10 см и одного – 6 см, ремонт функционирующих и устройство новых колодцев ливневой канализации. Кроме того, сюда вошли расширение площадок разворота и нанесение маркировки, – рассказал заместитель начальника Брестского аэропорта Александр Докучиц.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы – главный пункт в плане обновления Брестского аэропорта, но не единственный. Александр Владимирович поделился также информацией о проведенных работах по рулежной дорожке и перрону:

– В основании рулежной дорожки и части перрона – армобетон, в остальном – черный щебень. Сначала работники ДСТ-4 провели фрезерование всего имеющегося покрытия. Затем осуществили ремонт армобетонного основания, устроили слои асфальтобетона в 9, 8 и 6 см. Там, где черный щебень, толщина слоев составила 8 и 6 см. Рулежную дорожку расширили с 21 до 23 м и нанесли маркировку.

Кроме того, в аэропорту отремонтировали фасад здания технических служб. Продолжается замена ограждения аэродрома. Также работники ДСТ-4 строят внутреннюю объездную дорогу по всему периметру территории. Объекты должны быть закончены к концу лета.

– Далее в планах – благоустроить территорию гостиницы аэропорта, провести реконструкцию второго накопителя и транзитного зала аэровокзального комплекса, – добавил заместитель начальника аэропорта.

На летний период 2018 года у Брестского аэропорта запланировано 56 рейсов. В Анталию в этом году самолет полетит 11 раз, в Бургас – 10, в Тиват – 9. Возобновляются регулярные полеты в Калининград. Если ссылаться на утвержденную программу, то за период с 6 июня по 1 сентября их будет 26. По словам Александра Докучицы, в этом году рейсов в Болгарию и Турцию будет совершено в два раза больше, чем в прошлом.

Россия

Оле-оле! Поехали!

Ровно неделя осталась до начала чемпионата мира по футболу, который в этом году принимает Россия.

Первенство будет проходить до 15 июля в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи, Екатеринбурге, Саранске, Волгограде, Калининграде, Ростове-на-Дону, Самаре и Нижнем Новгороде. И если приехать на футбол на личном авто смогут все желающие, то привезти группу болельщиков на автобусе просто так не получится – с 1 июня действуют правила въезда транспорта в города-организаторы. Они вводятся для безопасности, в частности, во избежание инцидентов во время приезда футбольных фанатов.

Согласно правилам в городах – организаторах ЧМ-2018 разрешено движение только муниципальным, а также автобусам, оснащенным аппаратурой спутниковой навигации. Для этого водителям нужно заранее установить и зарегистрировать ее в ГЛОНАСС. Аппаратура совмещает функции навигатора и рации и

позволяет, например, передавать информацию о происшествиях в круглосуточном режиме. Средняя стоимость устройства – 6 тысяч российских рублей.

Как рассказал «Комсомольской правде» и. о. генерального директора компании «ГЛОНАСС» Аркадий Заикин, в системе уже зарегистрировалось порядка 15 тысяч владельцев автобусов, которые готовы осуществлять поездки во время чемпионата.

О планируемых поездках (дата, время, маршрут) владельцам автобусов нужно будет за 48 часов направлять уведомления через специальный информационный ресурс: bus.transport2018.com. Внести изменения в заявку можно не позднее чем за три часа до въезда транспортного средства в город.

Иностранным перевозчикам также нужно получить разрешение. Необходимое оборудование они будут получать на границе при въезде в Россию.

Для автолюбителей во всех городах – организаторах ЧМ-2018 созданы перехватывающие парковки, где можно оставить машину, пересечь на бесплатные шаттлы и добраться до стадиона или в центр города, рассказал «Комсомолке» генеральный директор «Транспортной дирекции – 2018» Кирилл Поляков.

Что касается грузового транспорта:

– Москва, Екатеринбург, Нижний Новгород не вводят для него дополнительных ограничений;

– в Санкт-Петербурге с 14 июня по 15 июля не будут выдавать новые разрешения на проезд грузовиков, а ранее выданные будут действовать везде (кроме Крестовского острова в дни матчей);

– В Волгограде 17–19, 21–23, 24–26, 27–29 июня с 18.00 до 05.00 введен запрет на въезд крупногабаритного и тяжеловесного транспорта, грузовиков с опасными грузами на ряд улиц города; полный

запрет на движение, остановку и стоянку крупногабаритного и тяжеловесного, а также транспорта с опасными грузами с 13 июня по 16 июля по ряду улиц;

– в Казани с 1 июня по 10 июля с 05.00 до 01.00 следующего дня будет ограничено движение транспортных средств с разрешенной массой свыше 5 тонн, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

– в Ростове-на-Дону движение большегрузов ограничивается только в дни игр и только на Левобережной зоне (прилегающей к стадиону) с 06.00 и заканчивается через 3 часа после матча;

– в Саранске запрещено движение грузовых транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонны в дни матчей с 00.00 до 06.00 следующего дня. По улице Косарева и Лямбирскому шоссе движение грузовиков

массой свыше 3,5 тонны разрешено с 21.00 до 06.00;

– в Самаре с 06.00 до 00.00 будет запрещен въезд грузового транспорта с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонны. Принято решение об аккредитации грузовых транспортных средств для проезда на территорию Самары в дни между матчами, исключая предматчевый день, для возможности функционирования предприятий;

– в Сочи вводятся временные ограничения на въезд грузовых транспортных средств в дни матчей с 07.00 до 01.00 следующего дня;

– в Калининграде запрещено движение грузовиков с опасными грузами за 12 часов до начала матча и через 12 часов после окончания, а также въезд в город грузовиков массой свыше 8 тонн без маршрутных карт или товарно-транспортной документации.

Служба поддержки для владельцев автобусов

8-800-511-30-18 (для звонков по России)

+7-499-426-05-72 (для звонков из заграницы).

Колл-центр будет работать круглосуточно.

Узбекистан

В 3D-формате

В Намангане появились пешеходные переходы в 3D-формате, сообщает агентство УзА.

Рисунок из-за оптической иллюзии заставляет полосы выглядеть как лежащие на дороге бетонные блоки, что должно заставить водителей сбросить скорость. На первом этапе в городе будет создано восемь таких переходов, постепенно их число увеличится до сорока.

Одновременно 20 самолетов

На базе аэродрома Ташкент-Восточный в Кибрайском районе с 2018 по 2020 год планируют построить аэропорт для бизнес-авиации.

Проект «Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома Ташкент-Восточный» утвердил президент Узбекистана

в июне 2017 года. Его стоимость составляет 140 миллионов долларов.

Сейчас идет проектирование аэропорта. Он будет состоять из двух терминалов: первый – для

руководящих лиц правительства и иностранных делегаций, второй – для бизнесменов на 250 пассажиров.

На первом этапе проекта (2018–2020 годы) планируется

реконструировать взлетно-посадочную полосу и построить пассажирский терминал пропускной способностью 250 человек в час. На втором – появится дополнительная инфраструктура, в частности, гостиничный комплекс.

В настоящее время возводятся посадочно-взлетные полосы дли-

ной 4 километра и шириной 75 метров. Ведутся подготовительные работы для строительства вертолетного ангара. Перрон аэропорта сможет одновременно принимать и отправлять до 20 самолетов.

Финансирование первого этапа будет осуществляться за счет зарубежных кредитов и собственных средств АО «Узбекские железные дороги».

Казахстан

Началось строительство БАКАД

Возведению в Алматинской области Большой Алматинской кольцевой автодороги официально дан старт. На ее открытии присутствовали первый заместитель премьер-министра страны Аскар Мамин, министр по инвестициям и развитию Женис Касымбек, аким Алматинской области Амандык Баталов, передает NUR.KZ.

Присутствовавший на торжественной церемонии открытия строительства Аскар Мамин отметил, что кольцевая автодорога является самым крупным транспортным проектом в стране – его стоимость составляет 180 миллиардов тенге. Задействованы и частный капитал, и государственный бюджет.

По словам Амандыка Баталова, для возведения кольцевой будет создано более 3000 рабочих мест, 90% которых займут граждане Казахстана. Около 2000 рабочих мест появится после завершения строительства.

Генеральный директор консорциума БАКАД и вице-президент компании Alarco Аббас Шахин рассказал на церемонии, что материал для строительства будет использоваться казахстанский. Дорога будет бетонной, развязки – асфальтобетонные. При возведении мостов обеспечат сейсмостойкость.

В рамках проекта БАКАД планируется построить 21 мост, 19 путепроводов, восемь развязок, системы инженерных сетей и взимания оплаты проезда по дороге. Планируется, что Большую Алматинскую кольцевую автодорогу запустят через четыре года.



Советы врача

Неприятность, которую таит в себе потепление, заключается в том, что пробуждаются к жизни разные насекомые. Их укусы могут служить причиной болезненных состояний.



Осторожно: насекомые!

Даже атака комаров у некоторых людей вызывает сильную аллергию в виде зудящих волдырей. А укусы пчел, ос и шершней часто бывают более опасными и сопровождаются отеком пострадавшей области, покраснением и зудом, сильной болью.

Аллергия на яд жалящего насекомого может проявиться общей интоксикацией организма с повышением температуры, увеличением лимфоузлов и другими симптомами. Отек Квинке в подобной ситуации считается наиболее опасной реакцией, требующей немедленной медицинской помощи. Чтобы минимизировать вред от укуса, необходимо вынуть жало насекомого и выдавить яд, после чего принять антигистаминное средство.

В качестве защиты от комаров следует использовать репелленты. При нахождении вблизи ос или пчел нельзя размахивать руками, нужно попытаться как можно быстрее покинуть опасное место.

Весна и начало лета характеризуются еще одним неприятным явлением – высокой активностью клещей, которые могут быть переносчиками опасных болезней. Поэтому при обнаружении на теле клеща необходимо извлечь его аккуратными вращательными движениями, захватив пинцетом или ниткой непосредственно у места внедрения в кожу, и отнести в специализированную лабораторию. Экспертиза установит, есть ли опасность для здоровья и необходимо ли лечение.

Защититься от клещей поможет одежда, которая должна закрывать все части тела, поскольку клещи реагируют на тепло, исходящее от кожи. Также можно воспользоваться репеллентами.

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

Технологии



В подземке – на беспилотнике

В китайской столице с декабря прошлого года действует беспилотная ветка метрополитена Яньшань – Фаншань. Это первый в Поднебесной проект городского рельсового транспорта, операционная система которого основана на самостоятельно разработанных отечественных технологиях.

На новой линии – всего девять станций. Полностью автоматизированные поезда могут развивать скорость до 80 км/ч. Их двигатели запускаются автоматически по команде из управляющего центра. Состав способен двигаться и делать остановки без пилота и экипажа.

Полностью автоматическая операционная система позволяет не только повысить эффективность и надежность метрополитена, но и смягчить рабочую нагрузку на операторов. Поэтому такая система приобретает все большую популярность в мире.

Ожидается, что новая линия будет перевозить 70 000 пассажиров ежедневно. В будущем опыт и результаты, полученные в ходе эксплуатации данной ветки, будут использованы еще на четырех линиях городского метрополитена – 3-й, 12-й, 17-й и соединяющей новый аэропорт с городом. Сеть беспилотных веток метрополитена общей протяженностью 300 км планируется построить в Пекине к 2020 году.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Спрашиваете – отвечаем

Если сессия настала...

– Имеет ли право наниматель требовать возврата денег за период, когда я находилась на сессии и за мной сохранялся средний заработок?
Марина, г. Мозырь

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

Обязанности по предоставлению отпуска, предусмотренного статьей 216 Трудового кодекса, возникают при условии, если работник получает среднее специальное или высшее образование в вечерней или заочной форме, послеузовское – в заочной форме по направлению нанимателя либо в соответствии с заключенным с ним договором в сфере образования, коллек-

тивным или трудовым договором и при этом успешно обучается.

Если он учится по собственной инициативе, т. е. при отсутствии направления нанимателя, договоров в сфере образования либо иных оснований, предусмотренных коллективным или трудовым договором, предоставление таких отпусков является правом, и заработная плата не сохраняется.

В статье 107 Трудового кодекса определяются конкретные случаи. Удержание среднего заработка за период сессии законодательством не предусмотрено.

Сканворд

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

Рухлядь на колесах									
	"Срочные" войска	"Порча" кармана	... в транспорте	Бард в юрте					
	10 тысяч в счете эллинов	Надел земли в Германии							
		Занос мебели		Краска для ногтей					
Бездомный скиталец	Время со- бытия	Самка голубя	Один в поле не ...						
		"Иван Грозный" мирового тенниса						Другое имя Трои	
Вьет гнездо на крыше	Сильный холод, мороз		"Стамбульский" пролив	Земляной томат				Оранжевая для царицы цветов	
	Нужен диабету	Вето для дикаря	Храмы, дворцы в Камбодже						
				Группа Цоя					
Абразив	Строгое пожелание							... идут, контора пишет	
		Кузнечное искусство	Актриса ... Роговцева						
		Спутник дамы	Пан ... пропал						
		Рукав Дона							

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: Драндулет, Мирсида, лак, Бродяга, Воин, Аист, Лендл, Tabu, Босфор, Наждак, Кино, Наказ, Ада, Кавер, Или, Набор, Аксай.
ПО ВЕРТИКАЛИ: Коробка, Армия, Дырка, Езда, Алпод, Акын, Дата, Голубка, Вноски, Милон, Стужа, Инглин, Физалис, Розари, Анкор, Ковка, Дела.

Конкурс

Верный друг



Номинация «Домашний любимец»

Читатель нашей газеты 18-летний студент и волонтер Белорусского общества Красного Креста Никита Красник уверен: московская сторожевая Нора в его доме появилась неслучайно.

– Мне 18 лет. Я волонтер, люблю маленьких детей и больших медведей. Быть может, именно поэтому мой пес тоже немаленький, – пишет молодой человек. – Впервые Нору я увидел возле подъезда дома, где живет мой друг. Дети рассказали, что щенок появился во дворе несколько недель назад. Хозяев его никто не видел, поэтому сердобольные жильцы его подкармливали. Меня тоже очаровал этот уже подросший комочек, и я решил его забрать. К моему удивлению, родители не возражали.

Дома Красники отмыли щенка, покормили и сначала думали оставить на передержку. Но малыш очаровал и отца Никиты. Действительно, как можно не полюбить пса, который умеет бесшумно лаять. Было решено: собака останется в семье.

Щенок рос, как говорится, не по дням, а по часам. И вскоре вырос в настоящую красавицу – московскую сторожевую.

– Это очень сильная собака, – продолжает Никита. – Во время одной из прогулок, когда Нора еще была щенком, мимо нас пробежала кошка. Нора рванула за ней вместе со мной. Она тащила меня по земле не менее десяти метров. Остановиться помогло дерево, за которое я смог зацепить поводок. С тех пор я более внимателен.

Как оказалось, собака совершенно непривередлива в еде.

– Нора ест все: от котлет до свежих овощей. Но особый восторг у нее вызывает не еда, а любимая игрушка «канат», которую мы перетягиваем изо дня в день, – рассказывает Никита. – Я очень рад, что когда-то не остался равнодушным и не прошел мимо своего будущего верного друга.

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.

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.

Культура

Увидел Париж и ...запечатлел

Вы были когда-нибудь в Париже? Если нет, то вам стоит посетить фотовыставку «Взгляд» Лео Тимма. Она демонстрируется во Дворце культуры железнодорожников Культурно-спортивного комплекса Гомельского отделения БЖД и увидела свет благодаря поддержке Посольства Французской Республики в нашей стране.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Лео Тимм (Леонид Тимофеев) родился в 1955 году в Гомеле, в семье служащих. Окончил Белорусский политехнический институт (ныне БНТУ). В 2000-м переехал в Германию, живет в Мюнхене, работает конструктором на одном из ведущих предприятий автомобильной промышленности.

В экспозиции фотовыставки представлено более 40 работ выходца из Беларуси.

Большая их часть посвящена Парижу – городу, в который тянулись все, кто интересовался фотографией со времен изобретения дагеротипии Жаком Луи Дагером.

Париж Лео Тимма – удивительный и прекрасный город без туристического ажиотажа. Это неспешные прогулки по улицам и переулкам, извест-



ные и неизвестные достопримечательности в объективе нестандартного художника. Его фотокамера фиксирует городские пейзажи и мгновения жизни французской столицы, архитектуру, природу и людей. И каждый кадр по-своему оригинален и уникален.

Леонид Тимофеев с детства увлекался рисованием, затем – живописью, которой по-прежнему успешно занимается. Ну а фотография всегда была его большим увлечением. Получив первую фотокамеру в подарок еще в детстве, он навсегда сохранил привязанность к фотоискусству.

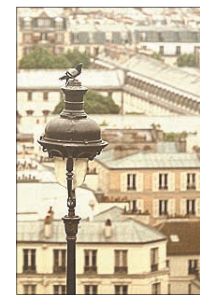
То, что не может или не успевает нарисовать кистью, Лео Тимм успешно делает с помощью фотокамеры. Он сумел создать свой неповторимый стиль, который заставляет остановиться, оглядеться и попытаться запомнить уходящее мгновение.

Многие гомельчане помнят Леонида Тимофеева как разностороннюю, одаренную личность и заме-



чательного музыканта. Его имя связано с известной в свое время музыкальной группой «При свечах». Ее дебют состоялся 45 лет назад в тогдашнем ДК железнодорожников имени В.И. Ленина.

Выставку известного земляка уже посетили не только те, кто лично знал Леонида Тимофеева, но и любители фотографии, в том числе работники Культурно-спортивного комплекса, а также предприятий Гомельского отделения дороги.



Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

Редакционная коллегия: Виноградова Е.Е.; Короткевич Н.М. – начальник УГАИ УВД Миноблисполкома; 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
обозреватели 294-20-54
285-37-89
294-52-45

отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

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

Индекс 64121

Подписано в печать 06.06.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 915 экз. Заказ 2123.
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

