

# ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

21 июня 2018 г., четверг, № 25 (6032)



**МЭТЫ БЕЛАРУСИ** УСТОЙЛИВАГА РАЗВІЦЦА Ў

Газета основана в 1953 году. Издатель – учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник»

Организация поддерживает Цели устойчивого развития

## Подарок для влюбленных. В небо

Мероприятие собрало любителей авиационной фотографии из разных уголков страны. На протяжении нескольких часов влюбленные в небо люди снимали уникальные кадры взлетов и посадок авиалайнеров. Участие в вечернем споттинге приняли более 40 человек – опытные и начинающие фотографы, блогеры, журналисты.

1 июля Национальный аэропорт Минск отметит свое 35-летие. Этому событию была посвящена праздничная споттинг-сессия, которая прошла в главной воздушной гавани страны в минувшую пятницу, 15 июня.

Окончание на стр.

3

II полугодие 2018 года

### Лето. Беларусь. Подписка



Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

Специалист по издательской деятельности газеты «Транспортный вестник» Ольга ВОДНЕВА, собственный корреспондент по Могилевской области Мария ЛАСТОЧКИНА и собственный корреспондент по Брестской области Кристина ГОЛОВИЙЧУК

(стр. 66  
подписного  
каталога)

**ТРАНСПОРТНЫЙ**  
ВЕСТНИК

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

(стр. 66  
подписного  
каталога)

**ТРАНСПОРТНАЯ**  
БЕЗОПАСНОСТЬ

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.

## Готовим сани сегодня

Казалось, только недавно закончились холода и предприятия отрасли завершили подготовку к летним перевозкам. Так же стремительно пройдет лето, затем осень. Не успеем оглянуться – и зима окажется на пороге. Чтобы она не застала врасплох, к ней готовиться начинают еще летом.

Постановлением Совета Министров от 6 июня 2018 года № 430 утвержден комплекс мер по подготовке народного хозяйства к осенне-зимнему периоду 2018/2019. В нем республиканским органам госуправления, облисполкомам и Мингорисполкому установлены сроки реализации организационно-технических мероприятий для надежного топливо- и энергоснабжения потребителей в это время.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь руководителям организаций, входящих в отрасль, было дано поручение до 15 июня разработать и до 1 октября реализовать ряд мероприятий по обеспечению бесперебойного снабжения ТЭР и подготовке к устойчивой работе в будущий осенне-зимний период.

Окончание на стр.

2

## Прямая линия

23 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

## Сплитстоун Бел

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

### АЛМАЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

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

### МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

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



[www.splitstone.by](http://www.splitstone.by)

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

## Спорт



# Виват призеры!

**Чемпионат Европы по современному пятиборью среди юниоров, который прошел с 11 по 17 июня в польском городе Джонков, принес белорусским спортсменам целое созвездие наград – одну золотую, одну серебряную и четыре бронзовые.**

**Татьяна АЗАРЕВИЧ,**  
«ТВ»

Соревнования проходили в двух возрастных категориях – U17 и U19.

В смешанной эстафете (U 17) не было равных белорусскому дуэту в составе Максима Федотко и Екатерины Этиной. В этой же дисциплине, но в возрастной категории U 19, наши Екатерина Сукура и Максим Марук заняли второе место, уступив спортсменам из Российской Федерации.

В личном первенстве (U 19) бронзовым призером стал белорус Максим Марук. В командном (U 19) бронза досталась опять же Максиму Маруку, а также Владиславу Березовику и Владиславу Островскому.

Среди девушек (U 19) белоруска Екатерина Этина заняла третью строчку в итоговом протоколе. В эстафете среди девушек (U 17) представительницы Беларуси Елизавета Ежелева и Елена Гавронская завоевали бронзу.

В понедельник, 18 июня, сборная команда Беларуси возвратилась на родину. Рейс PS 893 Киев – Минск при-

бытием в 20.45 торжественно встречали в Национальном аэропорту Минск.

Министерство транспорта и коммуникаций в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 27.06.2017 № 483 «О деятельности федераций (союзов, ассоциаций) по виду (видам) спорта» оказывает содействие в обеспечении деятельности Белорусской федерации современного пятиборья. Поэтому победа пятиборцев-юниоров воспринимается в ведомстве как наш большой общий успех.

Виват призеры!

## Актуально

# Готовим сани сегодня

Окончание. Начало на стр. 1

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Для координации проведения подготовительных и ремонтных работ, создания необходимых запасов топлива в организациях создаются комиссии. До 15 июля необходимо разработать и до 15 октября реализовать графики сезонного обслуживания подвижного состава.

До 20 сентября нужно принять меры по приведению в рабочее состояние источников электрической энергии и теплогенерирующих установок, в том числе автономных, а также по обеспечению их соответствующими запасами топлива. Белорусской железной дороге необходимо подготовить 2500 тонн топочного мазута, Департаменту по авиации – 300 тонн. До 30 сентября предстоит создать требуемые объемы топлива (торфяные брикеты, древесное топливо и другое), обратив особое внимание на его запасы при обеспечении тепловой энергией объектов жилищного фонда, а также социального и культурно-бытового назначения.

В котельных обязательно требуется провести режимно-наладочные испытания котлов, их плановый ремонт, техническое освидетельствование и диагностирование, а также ремонт вспомогательного оборудования. Кроме того, должны быть приняты все меры по обеспечению в осенне-зимний период надежной работы источников и систем тепло- и электроснабжения, аварийно-ремонтных служб, оперативного устранения последствий аварий, а также сохранности и пожарной безопасности объектов.

Полную готовность организаций к работе в осенне-зимний период необходимо обеспечить до конца сентября.

## Сотрудничество

# Важный шаг на новый уровень

**Сегодня в пяти областных центрах Беларуси имеются аэропорты. Все они являются филиалами государственного предприятия «Белаэронавигация». Современные авиатранспортные предприятия международного уровня работают в Витебске, Могилеве, Бресте, Гродно и Гомеле.**

Как подчеркнул в недавнем интервью БЕЛТА министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак, во всех аэропортах создан и поддерживается нормальный уровень технических средств, вложены достаточные финансы, чтобы региональные воздушные гавани соответствовали международному статусу.

На стадии утверждения находится Концепция развития областных аэропортов Республики Беларусь, согласно которой предусмотрена направленность для каждого. Например, аэропорт Брест планируется развивать в связи с туристической привлекательностью областного центра. Гомель будет рассматриваться как резервный порт Национального аэропорта Минск и развиваться с главными воздушными воротами страны в единой связке.

Важным шагом в реализации концепции стало подписание 13 июня Соглашения о сотрудничестве между РУП «Белтаможсервис» и государственным предприятием «Белаэронавигация». Документ позволит сторонам более тесно взаимодействовать в таких направлениях, как повышение имиджа Республики Беларусь как транзитного государства; проведение мероприятий, способствующих привлечению дополнительных транзитных потоков; обеспечение комплексного логистического обслуживания участников внешнеэкономической деятельности; оптимизация логистических схем доставки экспортно-импортных и транзитных грузов, прибывающих в Республику Беларусь авиатранспортом. В рамках соглашения – организация информационного взаимодействия, обмен деловой информацией, выработка общих принципов взаимодействия с целью реализации проектов авиапоставок грузов и другое.

Елена ЕМЕЛЬЯНОВА

## Славянский базар

# В фестивальном стиле

**Внимание жителей Витебска привлек своей оригинальной расцветкой троллейбус с бортовым номером 198, который курсирует по маршруту № 3 «Вокзал – проспект Фрунзе – предприятие «Марко». Он украшен фирменной фиолетово-лиловой символикой Международного фестиваля искусств «Славянский базар в Витебске – 2018».**

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как рассказал начальник троллейбусного депо Николай Козкин, инициатива в новом оформлении троллейбуса принадлежала Дирекции международного фестиваля, а разработкой концепции рекламы на транспортном средстве занималась дизайнер Юлия Крюк. Получилось стильно и привлекательно.

Кстати, ранее в городе ходил троллейбус с символикой этого крупного международного форума, но он был выполнен в более светлых тонах.

В филиале «Городской электрический транспорт г. Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс» уже готовятся к проведению «Славянского базара». Особое внимание уделяется чистоте в салонах, внешнему виду подвижного состава,

его готовности к работе. Празднично в фестивальные дни будут выглядеть и водители. Для них предусмотрен единый стандарт одежды.

В ходе фестиваля филиал «Городской электрический транспорт г. Витебска» будет работать в круглосуточном режиме. По ночам задействуют как троллейбусы, так и трамваи. Троллейбусом можно будет уехать с ночного концерта прямо от Летнего амфитеатра. Трамваи отправятся с остановочных пунктов через 20 минут после окончания концертов с интервалом движения 10 минут во всех направлениях с площади Победы.

Кроме того, специально для гостей города в троллейбусах с бортовыми номерами 195 и 199 по маршруту № 4 для пассажиров звучат короткие исторические справки о достопримечательностях, которые они проезжают.



# Подарок для влюбленных. В небо

Окончание. Начало на стр. 1



Фото Алексея ИСАЧЕНКО

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Заметим, что столичный аэропорт уже не впервые собирает любителей авиационной фотографии. Первый официальный споттинг здесь состоялся пять лет назад – 7 мая 2013 года. Он был приурочен к 30-летию аэропорта. Позже аналогичные мероприятия организовывались в 2016 и 2017 годах.

Проведение споттинг-сессий практикуют многие аэропорты мира. Их цель – популяризация гражданской авиации.

Количество участников нынешнего споттинга было ограничено. Рассчитывать на регистрацию могли только первые 30 человек, приславшие заявки. Об этом предупреждали объявления на сайте предприятия и в социальных сетях. Потенциальные участники среагировали очень быстро.

– Буквально на следующий день была скомплектована группа, – рассказали в пресс-службе аэропорта. – Даже после того, как мы объявили о завершении регистрации, несколько дней приходили заявки от желающих принять участие в нашем мероприятии, в том числе из России.

Участников споттинг-сессии-2018 приветствовал заместитель начальника аэропорта Виктор Палей. Вместе с представителями службы безопасности он напомнил собравшимся о необходимости строгого соблюдения правил безопасности на режимной территории.

Программа мероприятия включала вечернюю и ночную (вплоть до 00.00) фотосъемку на территории аэродрома и взлетно-посадочной полосы, а также кофе-паузу между ними в здании аэровокзала.

Самые оптимальные площадки для съемки определили заранее с учетом опыта проведения предыдущих споттинг-сессий. Располагались они на максимально близком и в то же время безопасном от взлетно-посадочной полосы расстоянии. Таким образом, фотолюбителям была предоставлена широкая возможность запечатлеть с разных точек и ракурсов не только взлеты и посадки самолетов,

но и процесс руления, наземного обслуживания воздушных судов, работу аэродромной техники.

Пожалуй, единственным неблагоприятным фактором стала непогода. Дождь, которого так ждали в Беларуси, пошел в самое неподходящее время. Но убежденных споттеров это не остановило в их стремлении снять неповторимые кадры.

После нескольких часов, проведенных в условиях ветреной и дождливой погоды, очень кстати оказались чай, кофе и другие угощения, любезно предоставленные аэропортовской службой «Кэтеринг». Более того, все участники сессии получили в подарок от аэропорта по эксклюзивному прянику, на который глазурью было нанесено изображение на тематику споттинга.

Следует заметить, что на ночную сессию остались только самые стойкие. Именно им посчастливилось запечатлеть уникальные мгновения ночной жизни воздушной гавани.

Хотелось бы рассказать и о том, каких разных людей объединила в одну команду споттинг-сессия в аэропорту.

Так, для переводчицы Алины Занковец это был первый опыт участия в мероприятии такого рода.

– Когда мне на Facebook сбросили информацию о проведении

У споттера Сергея Конькова любовь к самолетам заложена с детства. Его отец был военным. Яркие воспоминания тех лет – аэродромы, гул самолетов, ночные полеты...

– Фотографией тоже с детства увлекаюсь. 27 лет отслужил в военно-воздушных силах. А когда уволился в запас, вернулся к давнему увлечению. Споттерский опыт – уже около 10 лет. И в организованных сессиях участвую, и самостоятельно иногда подъезжаю в аэропорт на съемки. Снимал в Москве в Домодедово, в Санкт-Петербурге в Пулково. Это чисто для себя удовольствие. Взмывающий в небо самолет – захватывающая вещь. Зайдите на любой тематический авиационный сайт и просто посмотрите, – рекомендует Сергей. Свои снимки он размещает именно там.

Впечатления от споттинг-сессии немножко испортила погода. Сергей не скрывал, что сам бы в такую погоду на съемки не поехал:

– Потому что серость она и есть серость, сколько ни вытягивай в фотошопе. Но поскольку такое мероприятие бывает не каждый год, не мог отказаться от приглашения.

Примечательно, что Сергей Коньков предпочитает называть себя не импортным словом «споттер», а нашим, русским – «любитель авиационной фотографии».

роду, самолеты. Размещает фото в основном на своем сайте.

Для него это уже вторая сессия. Первый раз фотографировал на перроне аэропорта, когда из США, с завода-изготовителя, прилетел новый Boeing.

– Самолеты привлекают романтикой путешествий. Впечатление, будто сам куда-то летишь, – говорит Егор. – Взлетающий в небо самолет – это просто фантастика. Потрясающий звук. Брызги, которые разлетаются во все стороны со взлетно-посадочной полосы. Облако пара. Сделал несколько сотен снимков. Не каждый раз можно попасть на закрытый объект. А здесь еще и перевозят с места на место. Организация хорошая.

Среди участников споттинг-сессии оказался и Вахтанг Куршубадзе. Родом юноша из Батуми, но сейчас живет в Минске. На вопрос, какой у него споттерский опыт, ответил:

– Первый.

Да и с фотоаппаратом Вахтанг только начинает дружить. Когда узнал в интернете о проведении сессии, сразу же подал заявку.

– Меня интересует все, что связано с небом, поскольку я спортсмен-парашютист и приближен к нему. Я кандидат в мастера спорта. Уже четвертый год выступаю за национальную сборную Республики Беларусь. Это огромная страсть к

суда в Испании, Франции, Италии, Таиланде, на Кубе, в России. Полет на самолете – целое приключение. Но фотографировать воздушные лайнеры на летном поле еще интереснее. Снимки размещаю в своем личном Instagram. Я его никуда не продвигаю. Просто это моя персональная коллекция, уже достаточно большая, которую мне нравится время от времени просматривать.

Владислав Воронецкий в Национальный аэропорт Минск приехал из Витебска, где живет и работает инженером в организации Госстандарта.

Он один из самых продвинутых споттеров. Знает все модели самолетов. В его коллекции – около 300 фотографий, в основном Airbus, Boeing, Bombardier, ATR... Но больше всего Владислав гордится сделанным им снимком МКС (международной космической станции) с нашим соотечественником на борту.

– Я три года пытался поймать МКС на фоне Луны. Снимал за городом по расчетной точке. Она прошла на высоте 402 км. Сейчас есть специальные сервисы в интернете, которые позволяют, исходя из вашей локации, произвести расчеты.

Стараюсь снимать каждый день, даже с балкона своего дома. Над нашим микрорайоном проходит воздушная трасса. Фотографирую самолеты на эшелоне. Много снимал в

Санкт-Петербурге в Пулково. Когда бываю в Минске, стараюсь приехать в аэропорт на так называемый подзаборинг.

Участием в мероприятии Владислав остался доволен. Единственное сожаление он высказал только по поводу того, что не смог остаться на ночь – надо возвращаться домой, в Витебск:

– Это мой первый официальный споттинг. И это того стоит. Небом надо болеть.

Аэропорт оставил за собой право использовать фотоматериалы, снятые в рамках споттинга, во всех промоакциях с обязательным упоминанием имени автора. Рассматривается также вопрос поощрения авторов самых удачных работ.

Несколькими авторскими фотографиями пресс-служба аэропорта поделилась с нашей редакцией.



Фото Игоря КВЯТКОВСКОГО

споттинг-сессии, я подумала: а почему бы нет? Сын тоже посоветовал попробовать. Фотография – это мое хобби. В основном снимаю семью, природу. Увлекалась туризмом, ходила с группами по Алтаю и тоже с фотокамерой. А вот самолеты пришлось снимать впервые. Я очень часто летаю. Бываю в аэропорту как минимум три раза в месяц. И мне все время было интересно посмотреть на жизнь аэропорта изнутри.

Оно хорошо отражает и суть, и сущность его увлечения.

Нисколько не пожалел об участии в мероприятии инженер-электромеханик Егор Шумский.

– Я же видел, какая погода, – пояснил Егор. – Если б я боялся дождя, просто не поехал бы. На самом деле, мне кажется, что чем хуже погода, тем лучше. Снимки получаются отличные. Яркое же солнце дает слишком сильный контраст.

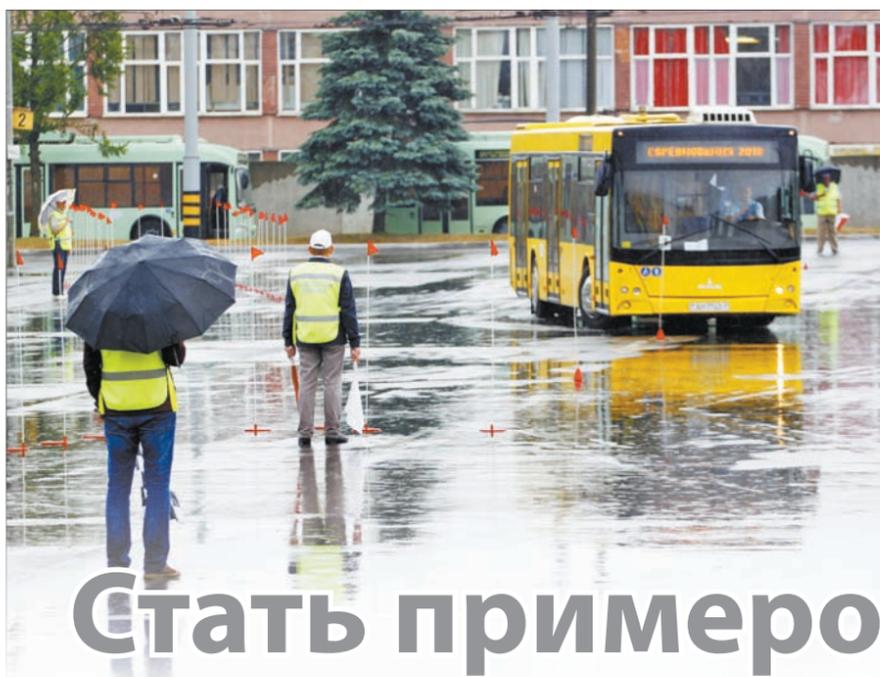
Фотографией Егор занимается с детства. Любит снимать спорт, при-

небу. Я один раз попробовал – до сих пор там. И не собираюсь уходить.

Впервые на такое мероприятие в аэропорт приехала и лингвист Елена Церковная.

– Я получаю только положительные эмоции от процесса съемки. Мне нравится фотографировать самолеты и все, что с ними связано, в том числе аэропорты. Самолеты – это мощь, это стихия, это красиво. У каждой авиакомпании – своя ливрея. Я снимала воздушные

# ПРОФМАСТЕРСТВО



## Стать примером

**14 – 15 июня в Минске прошел финал конкурса «Минский мастер-2018» по профессиям «водитель троллейбуса» и «водитель автобуса». Лучшие столичные водители встретились в филиале «Троллейбусный парк № 3» государственного предприятия «Минсктранс», чтобы в очередной раз продемонстрировать мастерство вождения транспорта, применяемого, пожалуй, в одном из самых сложных видов перевозок – перевозке пассажиров.**

**Никита ПЕТРОВ, «ТВ»**

Несмотря на традиционность конкурсной программы, каждый год приносит участникам соревнований новые сюрпризы. На этот раз данную миссию выполнила сама природа. В то время, когда многие районы столицы изнывали от засухи, в месте проведения соревнований начался дождь. Завершился он чуть позже заезда последнего участника.

В первенстве приняло участие 49 водителей из всех транспортных филиалов «Минсктранса». Причем некоторые могли продемонстрировать навыки вождения как троллейбуса, так и автобуса.

– Прежде всего мероприятие направлено на повышение престижа профессии водителя. Поэтому у нас проводятся конкурсы и среди водителей трамвая, – рассказал начальник управления безопасности движения государственного предприятия «Минсктранс» Константин Гололобов. – Мы выделяем лучших из лучших работников нашего предприятия и, конечно же, стараемся хорошо их поощрить. Денежные призы, предусмотренные победителям, – неплохая материальная поддержка. Что же касается конкурса, то мы разделили его на два этапа: проверка знаний Правил дорожного движения и непосредственно само вождение



по трассе. При сдаче ПДД учитываются потраченное время и количество допущенных ошибок. На вождении – время и ошибки, допущенные водителем при выполнении элементов установленной трассы. По наименьшей сумме набранных штрафных очков мы и определяем победителя.

В первый день турнира соперничали водители троллейбусов АКСМ-321 и ав-

тобусов МА3-203. Во второй – проверку знаний Правил дорожного движения и навыков вождения проходили на «гармошках»: АКСМ-333 и МА3-215.

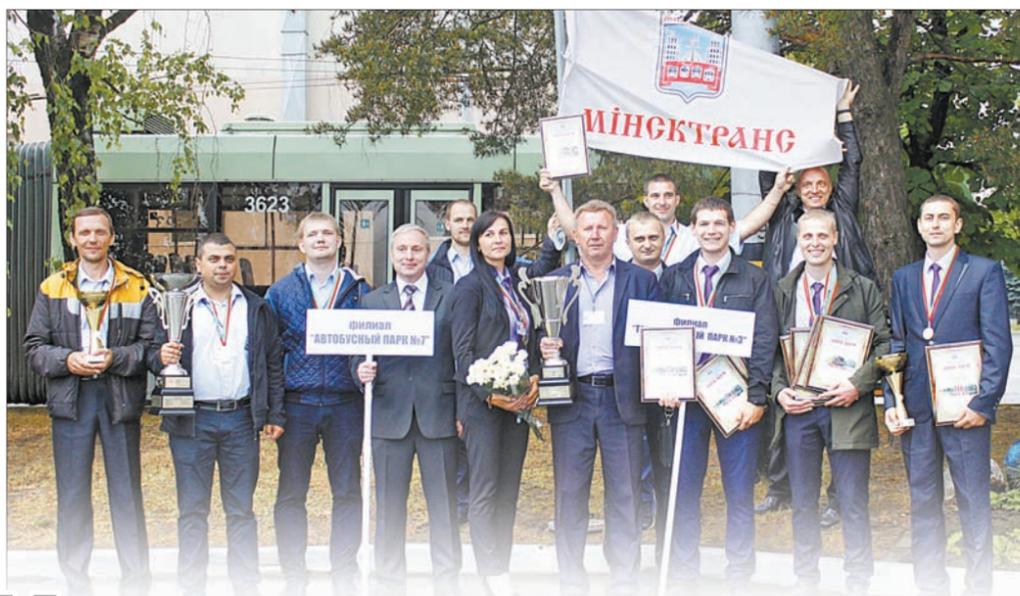
Одним из участников конкурса, выполнившим все элементы трассы без ошибок, стал водитель электробуса Иван Вабищевич, принимающий участие уже не первый год.

– Что помогает? В первую очередь это стремление к победе, – говорит конкурсант. – Трассу я проехал «чисто» благодаря опыту и обостренному чувству такта. Ведь неточное движение руля даже на миллиметр может обернуться штрафным баллом. Ехать, конечно, сложно. Но и на дороге нелегко. Машина же далеко не маленькая, и надо учитывать ее габариты.

– Мне 31 год, работаю в троллейбусном парке с 2009-го, – поддержал разговор виртуоз вождения троллейбуса Александр Попко. – В детстве, как, впрочем, всем мальчикам, мне нравилось играть в машинки. Игра переросла в профессию. Как видите, есть и успехи. К каждому делу я подхожу с каким-то напряжением, точнее, волнением. Хочется показать себя с лучшей стороны. Больше всего я переживал за заезд в бокс, но выполнил все красиво и качественно.

Пока судьи подводили итоги индивидуальных и общекомандных зачетов, организаторы конкурса провели

два весьма зрелищных турнира – «Автоспринт» и «Суперспринт». Одним из этапов «Автоспринта» стал сюрприз для капитанов команд, ехавших по трассе на легковых автомобилях. Возле финиша была установлена конструкция из деревянной доски и трех кеглей. Участник должен был остановиться, аккуратно скинуть палку, не сбив при этом ни одной кегли. Выполнить такое достаточно



### РЕЗУЛЬТАТЫ СОСТЯЗАНИЙ

В конкурсе на знание Правил дорожного движения первое место среди водителей автобусов, первое место среди водителей троллейбуса и соответственно в личном зачете среди всех участников заняла Александра Рудницкая (филиал «Автобусный парк № 5»). Она также показала лучший результат в общем зачете среди участвующих водителей-женщин, выступающих на автобусах.

Победителем в личном зачете среди молодых водителей автобусов МА3-203 и МА3-215 стал Виталий Евдокименко (филиал «Автобусный парк № 2»). Он также занял первые места в личном зачете конкурса по проверке навыков управления автобусами МА3-203 и МА3-215.

В личном зачете среди молодых водителей троллейбуса модели АКСМ-321 почетную ступень пьедестала занял Илья Макейчик (филиал «Троллейбусный парк № 3»), среди молодых водителей троллейбусов АКСМ-333 – Александр Юхнович (филиал «Троллейбусный парк № 4»).

Лучшим в личном зачете конкурса по проверке навыков управления троллейбусом модели АКСМ-321 стал Евгений Прохоров (филиал «Троллейбусный парка № 5»), модели АКСМ-333 – Александр Попко (филиал «Троллейбусный парк № 3»).

Первый в личном зачете среди водителей троллейбуса модели АКСМ-321 – Илья Макейчик (филиал «Троллейбусный парк № 3»), второе место – у Александра Юхновича (филиал «Троллейбусный парк № 4»), третье – у Дениса Муртазина (филиал «Троллейбусный парк № 3»).

В личном зачете среди водителей троллейбуса модели АКСМ-333 места распределились только между водителями филиала «Троллейбусный парк № 3»: первое – у Александра Попко, второе – у Дмитрия Левковца, третье – у Владимира Янучка.

В личном зачете среди водителей автобусов МА3-203 и МА3-215 лидировал Виталий Евдокименко (филиал «Автобусный парк № 2»), второе место занял Сергей Семенец (филиал «Автобусный парк № 6»). Третье место в личном зачете среди водителей автобуса МА3-203 жюри присудило Виталию Евдокименко (филиал «Автобусный парк № 2»), МА3-215 – Евгению Ковелю (филиал «Автобусный парк № 5»).

Лучшим в конкурсе «Автоспринт» среди водителей автобусов МА3-203 признан Сергей Семенец (филиал «Автобусный парк № 6»), среди водителей троллейбусов АКСМ-321 – Илья Макейчик (филиал «Троллейбусный парк № 3»), который также стал победителем финального заезда.

Среди руководителей команд первое место в этапе конкурса «Автоспринт» на легковом автомобиле Samand занял заместитель директора филиала «Троллейбусный парк № 2» Денис Чимбур.

В соревнованиях по профмастерству водителей троллейбуса первое общекомандное место – у филиала «Троллейбусный парк № 3», второе заняла команда филиала «Автобусный парк № 5», третье – у представителей филиала «Троллейбусный парк № 4».

Среди водителей автомобильных транспортных средств первое общекомандное место заняла команда филиала «Автобусный парк № 7», второе и третье соответственно – у филиалов «Автобусный парк № 2» и «Автобусный парк № 6».

сложное задание удалось практически всем.

В «Суперспринте» соперничали автобус и троллейбус.

– Ново, интересно и очень захватывающе, – поделился впечатлениями после заезда заместитель директора троллейбусного парка № 2 Денис Чимбур. – Участие капитанов команд в соревнованиях является примером того, как надо бороться за места: честно и бескомпромиссно. Но самым главным, на мой взгляд, является то, что все водители, принявшие участие в данных соревнованиях, уже победители. На них будут равняться в коллективах.

Перед началом церемонии награждения победителей конкурса «Минский мастер-2018» по профессиям «водитель троллейбуса» и «водитель автобуса» генеральный директор государственного предприятия «Минсктранс» Виктор Тозик поблагодарил организаторов и участников соревнований за прекрасную атмосферу, которая два дня царил на площадках. Ведь именно эта атмосфера, как и слаженная работа судей, позволила определить победителей и призеров этапов конкурсной программы и в общекомандных зачетах.

– Участие минских транспортных предприятий в профсоюзном конкурсе профмастерства «Минский мастер» позволяет не только добиться лучших результатов в профессии, но и стать примером коллегам, а также популяризировать свою профессию, – отметил председатель объединенной профсоюзной организации государственного предприятия «Минсктранс» Юрий Марченко. – Уникальность мероприятия – в том, что два конкурса профессионального мастерства водителей автобуса и водителей троллейбуса, которые изначально проводились раздельно, уже на протяжении трех лет объединены. Этим самым мы предоставили возможность водителям автобуса принимать участие в соревнованиях водителей троллейбуса и наоборот. Ну а сами по себе состязания, точнее, концовка, которую постоянно совершенствуют наши организаторы, придают особый колорит. Вот в этом году руководители команд показывали свои умения. Это всем понравилось. В следующий раз мы ожидаем увидеть новые и более зрелищные этапы.

**Больше фото – на transport-gazeta.by**

## Берег левый, берег правый



**Старые, добрые, проверенные жизнью транспортные средства по-прежнему остаются в почете. К примеру, паром. Он бывает незаменим при необходимости перебраться вместе с багажом и автомобилем с одного берега полноводной реки на другой, особенно когда до ближайшего моста более ста километров. Это хоть и медленное, но надежное плавсредство. А в некоторых случаях жизненно необходимое. Взять хотя бы паромную переправу через Днепр, которая работает в Лоеве с мая 2014 года и радует население райцентра и заречной зоны. Она позволила сократить для жителей, например, деревни Абакумы расстояние со 140 до 7 километров, то есть в 20 раз.**

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Белорусские города, расположенные на речных берегах, имеют магическую привлекательность. Один из них – древний Лоев, который покоряет сердце сразу и навсегда. Здесь, в самом центре, а не вдали от шума городского, можно окунуться в такую красоту, что сердце ахнет! И не надо ехать на окраину в поиске восхитительных мест для пленера или просто для того, чтобы сделать снимок на память. Нужно только пройти по набережной площади к Днепру, а дальше ноги сами вынесут вас туда, куда позовет душа. Можно прогуляться по красивому благоустроенному городскому парку над речными кручами, полюбоваться неповторимыми пейзажами заливных лугов на противоположном берегу.

Красота в нашей жизни всегда к месту, но очень важно, чтобы к ней прилагались благоустроенный быт и другие социальные факторы, позволяющие человеку жить достойно. Испытывавшие ранее дорожные и транспортные проблемы жители заречной зоны Лоевского района с пуском парома облегченно вздохнули. Переправа позволила решать в рабочем порядке насущные вопросы по доставке почты, продуктов питания и товаров народного потребления, оказанию жилищно-коммунальных услуг, медицинского обслуживания. Заречная зона – это десяток населенных пунктов, объединенных в два сельских Совета: Стародубский и Карповский. В этих местах проживает более 700 человек, преимущественно пожилого возраста.

Окончание на стр.6

## Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 19 июня, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 29 километров тонкослойных покрытий и 184 километра шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки и «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на республиканских дорогах имеются 12 участков дорог и 26 искусственных сооружений, где ограничено движение путем снижения скорости, перенаправления на соседние полосы либо организован объезд.

К настоящему времени на республиканской сети нанесено около 19 тысяч километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано 237 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 336 учетных ДТП, в которых погибло 108 человек и 373 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 322 ДТП, в которых погибло 77 и было ранено 390 человек.

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

## Информация о ремонтных работах на республиканской дорожной сети

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

Титул автодороги	Участок (км), вид работ	Сроки ограничения движения
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	28,568 реконструкция моста	До 30.06.2019
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	377,550 – 377,650 капитальный ремонт	До 31.07.2018
М-1/Е30 Брест – Минск – граница РФ	588,0 – 598,7 капитальный ремонт	До 31.08.2018
М-6 Минск – Гродно	57,3 – 211 реконструкция	До 30.11.2018
М-6 Минск – Гродно	245 – 248 капитальный ремонт	До 30.07.2018
М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	42,4 – 43 реконструкция	До 31.12.2018
М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	426,8 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	95,915 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	363,147 капитальный ремонт	До 31.10.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	416 – 420 капитальный ремонт	До 01.07.2018
М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин	420 – 424 капитальный ремонт	До 31.10.2018
Р-12 Несвиж – Клецк	12,834 текущий ремонт моста	До 31.10.2018
Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики	133 – 136 капитальный ремонт	До 16.08.2018
Р-23 Минск – Микашевичи	102,0 – 110,7 реконструкция	До 01.07.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	85,155 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	109,696 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	121,863 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	176,348 капитальный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-43 Граница РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи	230,961 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-55 Бобруйск – Глуск – Любань	121,479 текущий ремонт моста	До 31.07.2018
Р-58 Минск – Калачи – Мядель	15,8 – 17,6 реконструкция	До 30.07.2018
Р-59 Логойск – Смолевичи – Марьина Горка	46,312 текущий ремонт моста	До 31.10.2018
Р-60 Купа – Занарочь – Брусы	24,355 текущий ремонт моста	До 31.10.2018
Р-63 Борисов – Вилейка – Ошмяны	28,248 ремонт моста	До 31.10.2018
Р-65 Заславль – Дзержинск – Озеро	1,886 текущий ремонт путепровода	До 30.11.2018
Р-67 Борисов – Березино – Бобруйск	44,547 текущий ремонт моста	До 31.08.2018
Р-69 Смолевичи – Смиловичи – Правдинск – Шацк	35,105 текущий ремонт моста	До 31.10.2018
Р-88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины	17,070 аварийный ремонт моста	До 31.12.2018
Р-97 Могилев – Быхов – Рогачев	71,542 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-115 Витебск – Городок	42,415 капитальный ремонт моста	До 30.09.2018
Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи	47,73 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Р-123 Селец – Мосток – Дрибин – Горки	29,365 текущий ремонт путепровода	До 31.12.2018
Р-145 Гродно – Острино – Радунь – граница Литовской Республики	101,055 текущий ремонт моста	До 31.07.2018
Р-149 Жлобин – Светлогорск	38,539 текущий ремонт моста	До 30.07.2018
Подъезд к г.Быхову от автодороги М-8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины	5,197 текущий ремонт моста	До 31.12.2018
Подъезд к г.Дзержинску от автомобильной дороги М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации	0,990 – 4,850 капитальный ремонт	До 30.09.2018

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

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

## Переправа

## Берег левый, берег правый

Окончание.  
Начало на стр. 5

Днепр в районе Лоева широк и красив. В эти июньские дни, когда небо купается в реке, а она, в свою очередь, особенно неотразима в солнечных бликах, воспользоваться услугами паромов – одно удовольствие. Можно не только полюбоваться красивыми пейзажами, но и решить свой транспортный вопрос. Для минчанина Сергея Гришковца, который на мотоцикле держит путь в деревню к родственникам, паром – просто палочка-выручалочка. Да и остальным пассажирам, которые пере-

правляются на другой берег, он служит хорошую службу.

Вот уже несколько лет жители заречной зоны не могут нарадоваться парому. Если раньше приходилось добираться до райцентра в объезд по дуге, то нынче благодаря паромной переправе до Лоева – рукой подать. И это по достоинству оценили все – от мала до велика. Школьники влекут музей битвы за Днепр и боевая техника на открытой площадке на набережной. У взрослых в районном центре – свои вопросы и интересы. Отрадно, что теперь при необходимости

обратиться к врачу в районную поликлинику не возникает транспортных проблем – паром быстро доставит каждого желающего на другой берег Днепра – в Лоев с его социальной инфраструктурой.

Лоевский паром – современное плавсредство, радующее глаз и работающее, как часы. Своему появлению он обязан инвестиционному проекту «Строительство автодороги Абакумы – Лоев с устройством паромной переправы через Днепр», который был реализован в течение года. В его осуществлении принимали непосредственное участие КПРСУП «Гомельоблдорстрой», речной порт Речица и другие организации. Строительство автодороги и оборудование автобусных остановок по обеим сторонам реки – заслуга работников ДРСУ-114 из Речицы.

– Наш паром работает строго по расписанию, которое составлено с учетом пожеланий населения, – рассказывает начальник Лоевского участка ДРСУ-114 КПРСУП «Гомельоблдорстрой» Андрей Степанченко. – Первый рейс с правой стороны Днепра на противоположный берег – в 7.00, последний – в

19.00. Всего за день мы делаем 6 рейсов (туда – обратно). Правда, иногда с наплывом людей и транспорта приходится в виде исключения устраивать дополнительные. Главное, чтобы людям было удобно и они могли быстро и комфортно добраться до мест назначения.

Паромную переправу обслуживают трудолюбивые и ответственные люди. Прежде всего хочется отметить опытного капитана-механика Петра Чучвагу, работающего на буксире, с помощью которого перемещается паром. Кстати, ремонт этого судна также входил в общую стоимость проекта. А предоставила нам буксир Государственная инспекция охраны животного и растительного мира при Президенте Республики Беларусь. У капитана-механика есть добрые помощники – мотористы Сергей Кравченко и Денис Кравченко, которые вместе с Петром Григорьевичем обеспечивают работу судна. Ну а непосредственно на пароме со знанием дела трудятся матросы Игорь Кравченко, Александр Седей, Григорий Кравченко и Владимир Шинкаренко, которые ежедневно слышат слова благодарности от жителей района.

## Профессионалы

Судьба-дорога  
Галины КОРНЕЙЧУК

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

Так и случилось с начальником ЛДД-752 ДЭУ-75 Галиной Корнейчук. После окончания школы она решила подать документы в политехнический институт (ныне – Белорусский национальный технический университет), выбрав специальность «автомобильные дороги». И об этом ни разу не пожалела: без любимой работы Галина Ивановна сегодня себя просто не представляет.

По окончании вуза Галина Корнейчук вместе с мужем Николаем, с которым познакомилась во время учебы, вернулась в родной Краснопольский район и пошла работать в местное ДРСУ. Свою трудовую деятельность начинала лаборантом, потом была мастером, инженером, а затем стала начальником производственного отдела. Муж занимал должность главного инженера на этом же предприятии.

После аварии на Чернобыльской АЭС в 1986 году именно Краснопольский и Чериковский районы были признаны наиболее пострадавшими в Могилевской области. Это, конечно же, сказалось на здоровье людей. У четы Корнейчук стали болеть дети, и медики порекомендовали сменить место жительства. На семейном совете было принято решение переехать в более чистый Дрибинский район.

Однако сердце навсегда осталось в родной деревне Журавы Краснопольского района, несмотря на то что она уже прекратила свое существование и была захоронена, как и другие населенные пункты, наиболее пострадавшие от техногенной катастрофы. В родные места Галина Ивановна приезжает несколько раз в год. Как-то по-особенному радуют глаз пейзажи, знакомые с самого детства, но так изменившиеся – не осталось ни деревенских хат, ни их жителей.

– Несколько лет назад мои односельчане, разъехавшиеся по разным уголкам Беларуси и даже за ее пределы, положили начало традиции – приезжать в родные места не только на Радуницу, но и на Ивана Купалу, – говорит моя собеседница. – Теперь каждый год собираемся в деревне на ночевку с палатками, общаемся, делимся дорожными сердцу воспоминаниями. Нашему примеру, кстати, последовали и выходцы из соседних деревень, также подвергшихся отселению.

В Дрибине муж Галины возглавил ДРСУ-217, а она стала работать здесь же начальником планово-производственного отдела. В 1998 году, когда было создано республиканское унитарное предприятие «Могилевавтодор», ей предложили должность начальника линейно-дорожной дистанции (ЛДД), и она согласилась.



– И правильно сделала, – продолжает Галина Ивановна. – Эта работа гораздо интереснее, а главное, каждый день видишь результаты своего труда. И это приносит большое удовлетворение.

Кстати, Галина Корнейчук – единственная женщина в Могилевской области, которая руководит линейно-дорожной дистанцией. В своих владениях, точнее, на территории, закрепленной за ЛДД, а это ни много ни мало 79 километров автодорог, Галина Ивановна – настоящая хозяйка. От ее взора не ускользают даже малейшие недочеты: где-то надо подкрасить, где-то – подкосить придорожную полосу или выполнить другие работы, касающиеся обслуживания автодорог – ликвидировать ямочность, произвести уборку снега зимой и т. д. Результат такой работы – хорошие дороги и завораживающие пейзажи, которыми не устают любоваться все, кто проезжает

по республиканским дорогам в Дрибинском районе.

– Дорожник – сложная профессия для любого человека. Это, скорее, призвание, состояние души, – считает Галина Ивановна. – Нашу работу можно сравнить с работой экстренных служб, ведь необходимо круглосуточно обеспечивать комфортный проезд по автодорогам независимо от погодных условий. Она не ограничивается 8-часовой сменой: даже в выходной день, когда еду по своим делам, не могу переключиться и не думать о работе.

Всего у Галины Корнейчук в подчинении 14 человек, а парк техники насчитывает «ГАЗель», два МАЗа, два трактора МТЗ и погрузчик. Такими силами и обслуживаются республиканские автодороги, находящиеся в пределах Дрибинского района. Многим помогает и Горецкое ДЭУ-75: в различных ситуациях коллеги подставляют плечо – и техникой поделаются, и людей на помощь отправят при необходимости.

**«Дорога – это жизнь» – утверждали древние римляне. И были правы: ведь каждое наше решение, любой поступок оказывают влияние на жизненный путь, и в конце концов мы оказываемся именно там, где нам нужно.**

Галина Ивановна работает в РУП «Могилевавтодор» практически со дня основания организации, которая в этом году отмечает свое 20-летие. За это время, по ее словам, многое изменилось. Выполнять обязанности дорожникам помогают высокоэффективная техника и средства малой механизации, что гораздо улучшило условия труда и повысило производительность.

– Раньше снег убрали лопатами, а траву косили ручной косой. Сегодня же им на смену пришли снегометы и триммеры, – вспоминает Галина Корнейчук. – Появились и хорошие материалы, использующиеся при ремонте дорог. Раньше в зимнее время сложно было бороться с ямочностью, сейчас же есть органоминеральные смеси, которые легко справляются с данной проблемой. Вот только с каждым годом потоки автомашин увеличиваются, а дороги остаются те же.

...Серые нити автомобильных дорог связывают между собой уголки нашей страны. С ними же крепко-накрепко связан и жизненный путь Галины Корнейчук, проработавшей в дорожной сфере 35 лет. Женщину радует, что племянник решил пойти по ее стопам и стопам отца, который трудится в местном ДРСУ. Юрий учится на четвертом курсе Белорусско-Российского университета, а в скором времени придет на практику в ДЭУ-75. Достойная смена растет!

# На пути к новым вершинам

**Сразу шесть филиалов КУП «Витебскоблдорстрой» отмечают в этом месяце 55-летие со дня образования. В разгар ремонтного сезона коллективам-юбилярам, пожалуй, не до праздников, и все же знаменательная дата не останется незамеченной. Есть повод вспомнить этапы развития предприятий и людей, отдавших им молодой задор, энергию, вложивших в любимое дело свой энтузиазм и профессиональные навыки. В такие знаменательные даты, ставшие вехами истории, нельзя не помечтать и о будущем.**

Далекий июнь 1963 года – время рождения ДРСУ № 142, 143, 144, 145, 146 и 147. С их созданием в шести регионах Витебщины укрепилась дорожная отрасль, значительно возросли возможности строительства, ремонта и содержания местной дорожной сети в оптимальные сроки. Конечно, материально-техническая база каждого ДЭУ, как тогда назывались филиалы, создавалась не вдруг и не сразу. Скажем, администрация ДЭУ-142 поначалу ютилась в двух комнатках браславской гостиницы, а дороги в снегопады расчищали с помощью самодельной конструкции, в которую впрягали лошадей. Машины с гравием разгружали женщины. О современных погрузчиках, грейдерах, катках и асфальтоукладчиках даже не мечтали.

Начальник ДРСУ № 142 почетный дорожник Республики Беларусь Василий Радченко трудится в дорожной сфере с 1986 года, а авторитет в коллективе завоевал, будучи главным инженером. На его веку строились административное здание и АБЗ «Плебанцы», разрастался парк специальной дорожной техники. Помнится Василию Терентьевичу и период спада, связанного с экономическим кризисом в стране. Нынешний год вселяет в дорожников надежды на подъем: есть объекты и ритмичное финансирование. Браславчане трудятся в родном районе – выполняют текущий ремонт 12,5 километра автодорог: несколько участков на Н2100 Браслав – Друя, три – на Н2126 Браслав – Красносельцы, один – на Н2112 Браслав – Плюсы – Слободка. В общей сложности на них предстоит освоить порядка 1,14 миллиона рублей.

Не менее напряженные будни лета 2018 года – и у коллектива Верхнедвинского ДРСУ № 143, базирующегося в пригородной деревне Янино. Долгие годы руководил им Владимир Титок, вставший некогда на свою профессиональную стезю дорожным рабочим. У Владимира Александровича целая семейная династия – брат, жена и племянник нашли свое призвание в этой отрасли. У замечательных людей,

преданных делу всей жизни, набирался он опыта в молодые годы, у них же учился бережному отношению к кадрам и вверенным материальным ценностям, постигая науку руководителя. При Владимире Титке грунтовые дороги приобретали твердое гравийное покрытие, деревянные мосты преобразились в железобетонные, устанавливались первые автобусные остановки,

монта автодорог (16,9 километра стоимостью 1,7 миллиона рублей) – у Витебского ДРСУ № 144, где я по окончании Белорусского политехнического института начинал главным инженером. Основные из них – подъезды от автодороги Р87 Витебск – Орша к деревне Васюты (практически на подъезде к городу), от Н2300 Витебск – Руба к деревне Щучино через Сушево,



ДРСУ-147: грейдирование обочин в Толочинском районе.

совершенствовалась производственная база, строился мощный асфальтобетонный завод. Высокая культура производства отличает коллектив Верхнедвинского филиала КУП «Витебскоблдорстрой». Особую ответственность на местных дорожников, как и на браславчан, накладывает соседство с Евросоюзом. Лучшие традиции своего предшественника сохраняет и развивает сегодняшний начальник ДРСУ № 143 Михаил Роговский. Ему выпало не только сблечь имеющуюся дорожную сеть, но и значительно увеличить протяженность комфортабельных автодорог с асфальтобетонным покрытием.

– Забот у него более чем достаточно: полным ходом идет подготовка Верхнедвинска к областным «Дожинкам». Приводится в порядок городская инфраструктура. Ремонт ведущих к райцентру дорог будет выполнен до конца лета на 16,5 километра местной сети и обойдется почти в 1,4 миллиона рублей. Речь идет об участках дорог Верхнедвинск – Жовнино, Дретунь – Дисна – Прозороки, Азино – Освея – Устье, – рассказывает начальник управления развития, содержания автомобильных дорог и безопасности дорожного движения КУП «Витебскоблдорстрой» Сергей Шумилов. – Примерно такие же объемы текущего ре-

от Р112 Витебск – Сураж – граница Российской Федерации к деревне Фокино, а также участки дорог Зайцево – Старое Село и Тригубцы – Щучино.

Исполняющий обязанности начальника Витебского филиала Николай Дедков убежден: планы будут реализованы в полном объеме. Для этого достаточно и техники, и людей, таких как дорожный рабочий Сергей Скачков, машинист автогрейдера Виталий Зыкин, около 30 лет работающий в дорожной сфере. К слову, особо отличившегося на производстве Виталия Витальевича по поводу юбилея организации представили

ДРСУ-143 строит новую дорогу.



## УВАЖАЕМЫЕ ЮБИЛЯРЫ – КОЛЛЕКТИВЫ ДРСУ № 142, 143, 144, 145, 146, 147!

*От всего сердца поздравляю вас со знаменательной датой – 55-летием со дня образования предприятий! Желаю всем работникам управлений, посвятившим свою жизнь родной земле, дорожной отрасли, трудиться так же упорно и самоотверженно, не опуская рук, как это делали наши ветераны. Мы ценим их вклад в развитие дорожной сети регионов и материально-технической базы филиалов. Давайте же искренне радоваться плодам своего труда, как это делали предыдущие поколения дорожников.*

*Пусть ваши усилия всегда завершаются впечатляющими результатами, здоровье не подводит, планы осуществляются, а мечты сбываются. Спасибо вам за нелегкий, нужный всем нам труд!*

*Владимир МАТВЕЕВ,  
генеральный директор КУП «Витебскоблдорстрой»*

к награждению Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Основная сложность обслуживания дорог окружающего областной центр района – в том, что по ним идет интенсивный грузопассажирский поток транспорта, требующий неусыпного внимания дорожников в любое время года. Да и соседство с фестивальной столицей страны накладывает дополнительную ответственность.

Глубокское ДРСУ № 145 расположено, что называется, в глубинке, но порядок, характерный для западных регионов, там наблюдается во всем – от территории до мастерских и объектов, где в данный момент задействованы хозяева местных дорог. Начальнику управления Юрию Бервячонку в юбилейное для организации лето выпало трудиться с коллективом не покладая рук. Текущий ремонт автодорог ведется на нескольких участках Н2409 Станули – Марцебылино – аэропорт и Н3700 Ушачи – Зябки общей протяженностью 13,3 километра, где будет освоено в целом 1,2 миллиона рублей. И все же, думается, здесь сумеют выкроить вечер для чествования ветеранов и тружеников филиала. Вспомнят первого руководителя Павла Бохана и его преемника Константина Вязьменова, ветеранов предприятия Георгия и Леонилу Наумовец, Василия и Любовь Самойленко, Илью и Анну Танана, Марьяна Бабица, Виктора Коношевского, Георгия Римденка и многих других.

Бывший главный инженер Юрий Володько вернулся в Сенненское ДРСУ № 146 начальником. Может быть, не в самый радужный период развития филиала, но в том, что коллектив его будет задействован на дорожных объектах на все сто, сомневаться не приходится. Больше 12 километров автодорог отремонтирует за сезон в родном районе, обновив износившиеся участки Н3505 Сенно – Шинково – Алексиничи, Н3500 Сенно – Толочин через д. Волосово, Н3501 Богушевск – Коковчино – Немойта и Н3503 Козлы – Мошканы до автодороги Р25 Витебск – Сенно – Толочин. Без малого 930 тысяч рублей освоит на этих объектах. Преобразятся транспортные артерии Сенненщины, похорошеют, как территория ДРСУ, осененная большим фруктовым садом. Зеленые посадки здесь берегут, как память о людях, их высадивших когда-то, а главное – внесших достойную лепту в развитие инфраструктуры района.

История шестого юбилея – ДРСУ № 147 – неразрывно связана с биографией заместителя генерального директора КУП «Витебскоблдорстрой» Геннадия Глинского. И пусть филиал сегодня возглавляет его молодой коллега Николай Михнович, их профессиональные пути так или иначе пересекаются в Толочине, похорошевшем в последние годы благодаря непосредственно дорожникам, благоустроившим город перед областными «Дожинками» пару лет назад. В нынешнем году их главный объект – текущий ремонт трех участков автодороги Н3601 Озерцы – Воронцевичи – Коханово общей протяженностью 8,8 километра. За сезон здесь будет освоено 1,2 миллиона рублей.

Генеральному директору КУП «Витебскоблдорстрой» Владимиру Матвееву откровенно сознавать, что большой коллектив предприятия задействован в возрождении местной дорожной сети северного региона страны настолько масштабно. Важно, что он не стареет, а шагает в ногу со временем и является важным звеном народно-хозяйственного комплекса республики. Собственно, на это и делалась ставка десятилетия назад, когда создавались ДЭУ, вписавшие славную страницу в историю Витебской области.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

## И РАБОТАЕМ, И ОТДЫХАЕМ

На предприятиях отрасли



## В машинисты я пойду...

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Все его предприятия имеют богатые традиции и славную историю, в каждом из них трудятся представители железнодорожных династий. Интерес к своим профессиям детям прививают родители, или он появляется в ходе увлекательных встреч школьников с тружениками стальной магистрали.

Одна из таких встреч прошла недавно в локомотивном депо Калинковичи. В гостях у его работников побывали учащиеся 3 – 8 классов Калинковичской школы № 7. Для них была проведена интересная и увлекательная экскурсия по предприятию, которая произвела на ребят глубокое впечатление.

Юные гости побывали на ремонтных участках, где увидели, как работают железнодорожники. Здесь им рассказали о видах тягового подвижного состава, который эксплуатируется в депо. Школь-

ники поднялись в кабины дизель-поезда ДП1 и тепловоза ТМЭЗ и, удобно устроившись в кресле, на мгновение представили себя машинистами.

В доме отдыха локомотивных бригад учащиеся узнали, как важен отдых для машинистов и их помощников, побывали в спортивном зале, кабинете психологической разгрузки, комнатах отдыха.

Во время экскурсии заместитель начальника локомотивного депо Владимир Змушко провел с ребятами беседу, направленную на профилактику детского травматизма и транспортных происшествий, разъяснил правила поведения на объектах Белорусской железной дороги. Для лучшего усвоения услышанного детям раздали красочные листовки о правилах поведения и безопасности при нахождении на объектах железной дороги, а также буклеты об истории создания и развития локомотивного депо Калинковичи, показали фотографии.

Экскурсия, по мнению юных гостей, оказалась поистине увлекательной и познавательной. После нее многие определились со своим профессиональным выбором:

– Непременно станем железнодорожниками!

Кем мечтают стать наши дети? Банкирами, программистами, авиаторами, военными? А может, железнодорожниками? Работа на предприятиях стальной магистрали, как и все профессии, связанные с путешествиями, кажется детям весьма романтической. Так что сегодня железнодорожные профессии – в ряду востребованных. Особенно в тех регионах, где есть отраслевые предприятия и организации. Крупный узел Калинковичи – не исключение.

## Спорт

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

Беговые и водные баталии, свист пулек и дротиков... Какие только эмоции ни испытывают наши спортсмены! Каждый вид спорта – это новый этап, причем не только спортивный. На пути от старта до финиша каждый начинает понимать: задора и желания недостаточно. Успех ждет тех, кто целеустремленно совершенствует свои спортивные навыки.

– Когда наша команда впервые приняла участие в спартакиаде, мы даже не предполагали, что нам так понравится, – вспоминает начальник управления контроля на платных дорогах, а по совместительству капитан команды ТИ Минтранса Юрий Супранович. – Изначально принимали участие в двух-трех видах спорта – чтобы прочувствовать, что да как.



## Только вперед!

Еще несколько лет назад многим из нас казалось, что отраслевая спартакиада предприятий Минтранса – это сложное спортивное мероприятие. В действительности оно позволяет не только продемонстрировать высокие спортивные результаты, но и начать путь к ним. Именно это и доказала команда Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, занявшая почетное третье место среди команд второй подгруппы.

Первое, на что сделали ставку – это сплоченность. Члены команды заранее оговорили, кто и в каком виде будет участвовать. Затем нача-

лась подготовка. Если кто-то видел, что результат его участия может оказаться не слишком высоким, то прибегал к помощи консультантов, которые помогали освоить азы того или иного вида спорта.

– Так мы и стали сплоченным и дружным коллективом спортсменов-любителей, нацеленных на результат, – продолжает Юрий Супранович. – В основном занимаем первые места. Помню, как однажды на нас даже обиделись спортсмены одной из команд-соперников за то, что выиграли все кубки. Ну что здесь скажешь? Мы отвечаем улыбкой и напоминаем: спорт есть спорт, надо бороться за каждый балл.

Например, Александр Аржаник, ведущий специалист управления контроля автомобильного транспорта Транспортной инспекции, занял почетное третье место в пулевой стрельбе среди мужчин. Такой же результат среди прекрасных дам показала Ирина Бегун, ведущий специалист информационно-аналитического отдела управления



Транспортной инспекции. Благодаря их меткости команда Транспортной инспекции стала третьей в общекомандном зачете состязаний.

Что касается легкоатлетического кросса, то команда Юрия Супрановича не оставила ни малейшего шанса соперникам, обогнав всех конкурентов. В этом виде спорта Транспортная инспекция – лидер.

Первое место принес команде и Максим Лазаренко, ведущий специалист отдела филиала Транспортной инспекции по Могилевской области, показавший лучший результат среди мужчин в беге на дистанцию 1000 метров. А вот среди женщин в беге на 500 метров Юлия Негипова, специалист 1-й категории отдела административной практики и организационной работы, прибежала третьей. Лидером стала Ирина Бегун, ведущий специалист информационно-аналитического отдела управления ТИ.

Именно здесь не обошлось без мистики. Многие участники забега

считают, что успех Ирины кроется в ее фамилии. Коллеги же считают, что с такой фамилией обязательно надо быть лучшей.

Вместе с тем в соревнованиях по дартсу, где требуются выдержка и крепкая рука, отличились Павел Гурков, специалист отдела филиала Транспортной инспекции по Могилевской области, и Ольга Погодина, ведущий экономист управления экономики и финансов Транспортной инспекции Минтранса, принесшие в копилку команды третье место. Несложно догадаться, что благодаря их слаженной работе общекомандное место тоже было третьим.

– Именно так наша команда шла к почетному призовому общекомандному месту. Но останавливаться на достигнутом еще очень рано, ведь это не предел наших возможностей, – подытожил Юрий Супранович. – Время для подготовки к следующей спартакиаде есть, «слабые» места понатыны, так что будем стремиться к новым высотам. Хорошие итоги всегда вдохновляют.

# «Мы снова встретились в июне...»

На прошлой неделе, 12 июня, БелНИИТ «Транстехника» в очередной раз отметил день своего основания. По случаю праздника состоялась традиционная встреча с ветеранами предприятия.

**Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»**

Встречаться с бывшими сотрудниками ежегодно, в день рождения института, договорились в 2016-м. Традиция строго соблюдается. Делается это не только для того, чтобы бывшие коллеги увиделись и пообщались

Новая структурная единица предприятия – Центр информационно-образовательных услуг, объединивший в своей деятельности систему повышения квалификации специалистов отрасли и презентацию возможностей транспортного комплекса на различных выставках и отраслевых мероприятиях.



друг с другом, но и для того, чтобы ветераны были в курсе всех институтских дел. Как отметил генеральный директор БелНИИТ

Большая работа проведена по совершенствованию нормативных правовых актов. В частности, подготовлены изменения в закон «Об

**Василий АНДРУХОВИЧ, директор БелНИИТ «Транстехника» в период с 1987 по 2000 год:**

– Когда прихожу в институт, каждый раз смотрю на деревья, которые мы посадили на субботнике еще в 1987 году. Как они выросли! Жизнь продолжается. Главное, что сохранился потенциал учреждения, что люди работают над актуальными проблемами, которые сейчас стали уже комплексными. По старинке все еще думают, что институт в большей мере решает вопросы автомобильного транспорта. А сегодня надо решать проблемы всех видов транспорта. И благо, что все они сосредоточены под крылом Минтранса. Мне кажется, уже назрело время переименовать наш НИИ в институт комплексных транспортных проблем. Это даст возможность привлекать для исследований специалистов всех видов транспорта. Желаю нашему институту процветания. Ну а ветераны наши – все молодцы. Веселые и задорные. Эти встречи всегда оставляют приятные впечатления.

«Транстехника» Андрей Королев, преемственность поколений является важным фактором для учреждения. Развитие научной мысли должно идти непрерывно.

В последние два года в организации создан и успешно функционирует отдел стратегических исследований транспортной деятельности. Это своего рода флагман, который работает над обновлением тематики исследований института и решает важные задачи по развитию транспортного комплекса республики.

ков побывали в Польше (Варшава, Гдыня), России (Москва), странах Балтии (Рига, Таллинн). В Москве они ознакомились с работой Центра управления дорожным движением мегаполиса. Это уникальный инновационный продукт, который через информационные системы управляет движением транспорта. Все участники семинара были впечатлены увиденным.

Уже в третий раз «Транстехника» выпустила сборник материалов ежегодной международной заочной научно-практической

конференции «Перспективы развития транспортного комплекса». Андрей Королев с гордостью продемонстрировал гостям все три сборника. Особенно важно, что издание включено в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ). Значит, ученых из «Транстехники» будут цитировать в научном мире за пределами республики.

В последние годы в институте стали вести учет научных публикаций своих сотрудников и даже в план деятельности включили соответствующий раздел. Раньше такой статистикой никто не занимался.

– Научные публикации нужны не для статистики, – пояснил свою позицию генеральный директор. – Через них формируется мнение о потенциале института и его специалистах. Тематика многих опубликованных в сборнике статей показывает, что здесь работают компетентные люди, которые могут решать важные научные задачи.

За последние два года претерпел изменения и сайт учреждения. Его структура сформирована на основе современных принципов как инструмента продажи услуг. Внизу веб-страницы размещены ссылки на партнеров института. Это различные научные и учебные организации, в том числе зарубежные, с которыми подписаны соглашения. За последние три года их число увеличилось до 22. Партнеры за рубежом нужны для организации консорциума в случае участия в международных тендерах на научные исследования.

В последнее время представители «Транстехники» стали активнее участвовать в работе международных организаций, где, как известно, рабочий язык – английский. Понятно, что этот язык межнационального общения необходимо знать. В прошлом году здесь впервые

организовали курсы английского для своих работников.

И еще несколько фактов, демонстрирующих достижения института. Раньше основным источником финансирования были фонды Минтранса. За последние годы их доля стала менее 50%. Это означает, что НИИ стал зарабатывать больше за счет оказания дополнительных услуг.

Так, специалисты БелНИИТ «Транстехника» уже продолжительное время занимаются расчетом норм расхода топлива. В этом году решили пойти дальше и предложили крупным предприятиям новую услугу – мониторинг применения норм расхода. Компании, имеющие свой транспорт, го-

**Лариса ШАРАПОВА, бывший сотрудник института:**

– Мы снова встретились в июне. И это приносит радость. Встречаемся уже третий год подряд. Все очень хорошо организовано. Директор уделяет нам много внимания. Узнаем что-то новое о том, как сегодня развивается транспорт. Нам это близко и интересно. Видите, как все загорелось. Теперь будем перебирать в уме еще какое-то время все, что здесь услышали.



товы за это платят. У института появились новые заказы, а это – дополнительный источник дохода.

Все большее число сотрудников учреждения стали повышать свою компетентность за счет обучения в магистратуре. Руководством организации такое стремление все-сторонне поддерживается.

Нельзя не сказать и о принципах социальной направленности,

реализуемых профсоюзной организацией института. Здесь стараются поддерживать своих людей в трудных жизненных ситуациях. Ветераны – не исключение. В очередной раз каждый из участников встречи получил, пусть и небольшую, материальную помощь.

Расставаясь до следующего года, по хорошей традиции сделали коллективное фото на память.





## Рига играет в монополию

**В конце апреля БелНИИТ «Транстехника» провел семинар в Риге и Таллинне на тему «Изучение опыта Латвии, Эстонии в сфере городского пассажирского транспорта». Вместе с руководителями и специалистами региональных автобусных и троллейбусных парков с опытом стран Балтии ознакомился и корреспондент «Транспортного вестника» Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ.**

### ...И ПАРКОВКИ ТОЖЕ

Серьезными направлениями в работе предприятия Rīgas satiksme являются организация системы платных автостоянок в границах красных линий улиц и участие в содержании и развитии инфраструктуры рижского городского транспорта. Rīgas satiksme обслуживает свыше 5 тысяч автостоянок в Риге и Вецаки. Въезд в Старый город разрешается только по специальному пропуску тем, кто там проживает или работает. Для туристов он оформляется достаточно редко и стоит дорого. Некоторые отели снабжают своих постояльцев такими пропусками, но они не распространяются на парковку в других, кроме отеля, местах.

Система парковок в Риге достаточно проста и понятна. Столица разделена на пять зон. Основной принцип: чем ближе к центру, тем дороже стоимость. Первый час парковки в зоне R (Старая Рига)

стоит пять евро, каждый последующий – восемь. Самые дешевые места – на окраине города в зоне D: один евро за первый час и один евро 50 центов – за каждый последующий.

Оплатить стоянку тоже довольно просто: или через платежные парковочные терминалы, или с помощью SMS. В случае неоплаты, если автомобиль припаркован на закрытой или охраняемой стоянке, уехать не получится, поскольку машину просто не выпустят. Если транспортное средство стоит там, где нужно рассчитываться через платежный терминал, отсутствие оплаты может привести к штрафу. А вот эвакуируют за это машины редко. Чаще всего владелец авто, забывший или не пожелавший оплатить парковку, вернувшись, обнаружит на колесе блокиратор. В этом случае придется раскошелиться на двойную сумму.



Белорусская делегация – в Автотранспортной дирекции Латвии.

В сентябре 2012 года был начат и уже заканчивается переход на безналичную оплату парковочных мест на улицах города. Практически завершена модернизация рижских паркоматов, в результате которой можно будет расплачиваться только электронными деньгами – э-талонном или банковской картой. Преимущества безналичного расчета – в том, что не нужно запасаться перед поездкой в город монетами, сокращаются затраты на обслуживание, исключаются случаи мошенничества с наличкой и имеются подробные статистические данные обо всех сделках.

Среди источников дохода Rīgas satiksme – сдача автотранспорта в аренду и организация поездок на экскурсионном ретро-трамвае. Но это – мелочь. Большая часть расходов предприятия – в среднем около 60 процентов – покрывается за счет дотаций из бюджета Риги.

Отдельно хочется сказать о такси. Это дорогой вид транспорта. Перевозку пассажиров осуществляет всего несколько компаний, причем на высоком уровне. При этом частным извозом заниматься запрещено.

На сегодняшний день общественный транспорт в латвийской

столице признан самым современным в Восточной Европе. То же подтверждают и жители Риги. По результатам опроса, проведенного исследовательским центром SKDS, удовлетворенность пассажиров составляет 88 процентов.

### НЕЛЕГАЛОВ ОБЛОЖИЛИ ЗАКОНАМИ

Рига – это столица, где все красиво и напоказ. Многих же представителей белорусской делегации интересовало состояние дел с перевозкой пассажиров в латвийской глубинке. С этой целью мы побывали в Автотранспортной дирекции Латвии. Это государственное общество с ограниченной ответственностью, которое в рамках своей компетенции выполняет многие организационные функции. В частности, выдает лицензии на коммерческие автоперевозки и лицензионные карточки на транспортные средства для выполнения перевозок по территории Латвии и за рубежом.

Дирекция представляет страну в межгосударственных комиссиях по распределению квот разрешений на международные автоперевозки, выполняет межгосударственный обмен бланками разре-

Окончание. Начало в № 24 от 14 июня

В Латвии, как и у нас, имеется возможность осуществления нерегулярных перевозок. Но они могут выполняться только после заключения договора между предпринимателем или организацией-перевозчиком и другим юридическим лицом.

Допустим, нужно доставить рабочую группу из одного населенного пункта в другой. При этом на автобусе не надо указывать названия населенных пунктов следования, а места отправления и прибытия не должны находиться на автовокзалах или вблизи них.

Оплата за предоставление внутренних нерегулярных услуг основана на счете-фактуре. У водителя автобуса должен быть контракт (оригинал или копия) и документ, подтверждающий оплату. Если клиент решил заплатить наличными, то это должен быть один платеж за всю группу, причем произведенный не позднее чем за 15 минут до отправления автобуса.

Столь жесткое регулирование в этом вопросе вызвано необходимостью противодействовать нелегалам, которые, как и у нас, часто под видом нерегулярных перевозок регулярно возили пассажиров.

После новых поправок в законодательстве выявлять нелегальных перевозчиков в Латвии также имеет право полиция. Ее сотрудники проверяют не только водительское удостоверение, но и наличие лицензии, договора на перевозку и другое. Есть возможность устанавливать нелегалов с помощью контрольной закупки.

– Государству нелегальные перевозчики уже нанесли ущерб на миллионы евро. Мы не могли равнодушно смотреть, как они убивают систему общественного транспорта. С ними ведется беспощадная борьба. Хотя сказать, что мы полностью справились с проблемой, пока нельзя. Порой владельцы микроавтобусов промышляют этим заработком под видом выездной торговли – везут людей из регионов в Ригу и другие крупные города, – заметил Кристиан Годиньш.

### НЕТ ЛЮДЕЙ, НО ЕХАТЬ НАДО

В Латвии легальных перевозчиков практически не проверяют. Наоборот, им помогают. Субсидируются все перевозки внутри страны. В том числе в междугороднем сообщении.

## А КАК У НИХ?

С 2014 года Автотранспортная дирекция отвечает за всю региональную сеть страны.

– У нас заключено 52 договора с перевозчиками, которые располагают 1200 автобусами. Но на деле их меньше – у одного может быть несколько договоров. Они выполняют междугородние маршруты и перевозки в местном сообщении. Тарифы для всех одинаковые. С 2015 года внедрен единый тариф на междугородних маршрутах и выравнены по одному принципу тарифы для автобусных маршрутов местного назначения. После этого появилась возможность вводить унифицированные абонементные билеты и программы лояльности. Внедрен единый билет для поездки поездом и автобусом, если пере-



Рижские автостоянки

садка является продолжением маршрута, – рассказал Кристиан Годиньш.

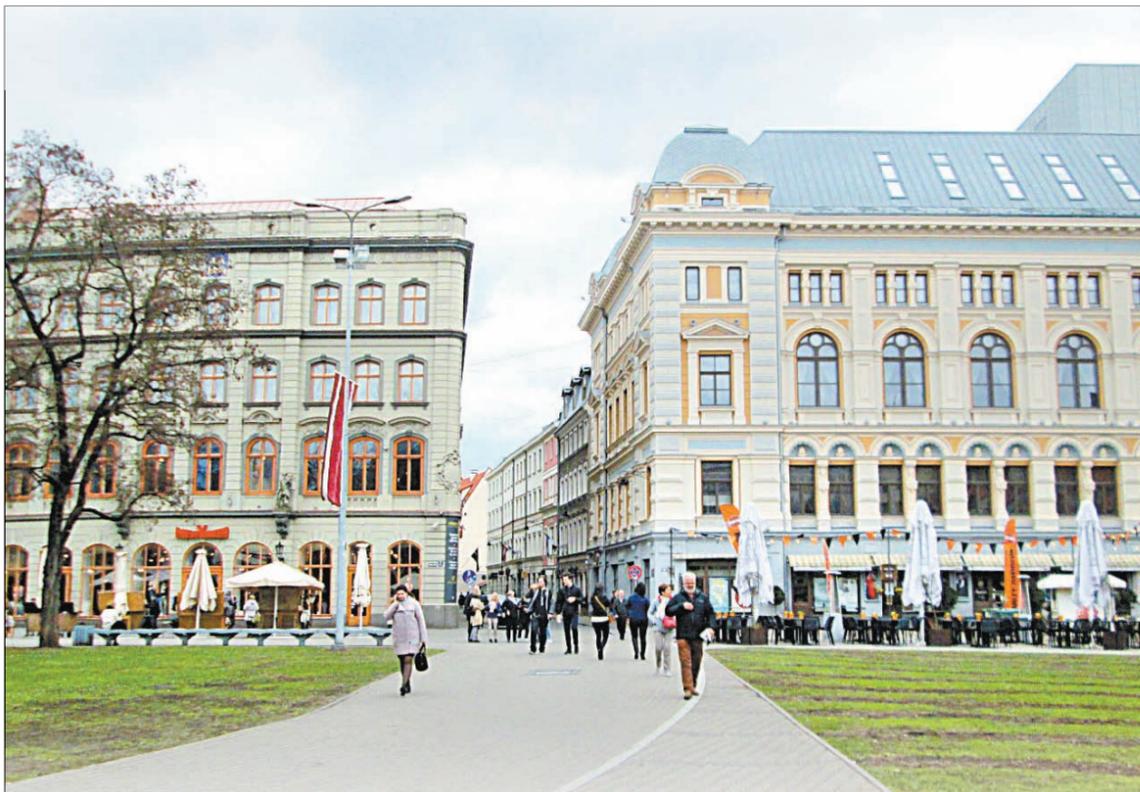
В Латвии общественный транспорт дотируется. Окупаемость на местных маршрутах составляет от 15 до 25 процентов, на междугородних – около 40 процентов. Убытки в стопроцентном объеме компенсируются государством. За проезд по дорогам Латвии предприятия и предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, деньги не платят.

Вместе с тем в стране понимают, что нынешнее положение дел серьезно сказывается на бюджете, и предпринимают некоторые меры, чтобы сократить дотации на перевозку пассажиров. В частности, при наличии параллельных железнодорожных и автобусных маршрутов приоритет отдается стальной магистрали.

– Повышать тарифы на проезд мы не можем, – говорит Кристиан Годиньш. – Проезд в автобусе для пассажира должен стоить дешевле, чем на собственном автомобиле. Но и расходы на его содержание обходятся не дешево. Так, в 2017 году компенсация из государственного бюджета по возмещению убытков региональной сети составила 41,01 миллиона евро. За этот же период компенсации расходов на инфраструктуру региональной сети общественного транспорта на железной дороге превысили 39 миллионов. Прибавьте к этому компенсацию по возмещению льгот в размере более чем 19 миллионов евро и компенсацию в 1,24 миллиона по городским маршрутам... Которые, кстати, на 30 процентов выезжают за пределы городов. Получается солидная цифра. Как вариант, в качестве эксперимента мы попробуем выставить

на аукцион пакетные соглашения, в которых, кроме обычных, появятся и маршруты по предварительному запросу пассажиров. Это относится к сельской местности. До сих пор наши предприятия выполняли рейсы в разные деревни, даже если туда никто не собирался ехать, а оттуда возвращаться. Причем строго по расписанию. Работая по запросу, мы, возможно, уменьшим пробег. Трудно точно сказать, как наша задумка воплотится на практике, но мы уверены: ехать придется, даже если появится хоть один желающий.

По данным Автотранспортной дирекции, в Латвии меньше двух процентов автобусных маршрутов, на которых доходы от продажи билетов могут покрыть расходы. А значит, более 98 процентов всей сети маршрутов субсидирует государство.



## ВОДИТЕЛЕЙ НЕ ХВАТАЕТ

А как в Латвии живетесь самым перевозчиком? На этот вопрос нам помогли ответить в Ассоциации латвийских перевозчиков. Создана она в 1993 году и объединяет 41 транспортную компанию.

Ассоциация представлена в транспортной комиссии муниципалитетов (по регионам) и защищает интересы пассажирских перевозчиков по региональным и международным маршрутам, трамвайных и нерегулярных пассажирских перевозчиков, перевозчиков такси.

В Латвии бизнесмены любят прибиваться. Несмотря на полное возмещение затрат, они говорили нам, что существуют бюрократические препоны для получения компенсаций в полном объеме. Рассуждали о других нерешенных вопросах. Главный из них – проблема с водительским персоналом, с его старением. Молодые специалисты уезжают в страны Евросоюза, а за рулем остаются пенсионеры.

– Чтобы стать водителем автобуса, надо получить все категории. Обучение занимает длительный срок и предполагает серьезные финансовые издержки. Естественно, если молодой человек вложился в эту профессию, то поедет «отбивать» деньги в Западную Европу, – говорил один из выступавших.

Еще одной проблемой перевозчики считают дороги. Для нашей группы это было странно слышать,

ибо ездили мы по качественному асфальтовому покрытию. Нас разочаровали. Оказывается, большая часть региональных дорог имеет гравийное и даже грунтовое покрытие. Весной, осенью и после дождей оно превращается в стиральную доску – с многочисленными ямами и выбоинами.

## ЖДЕМ!

По возвращении домой меня часто спрашивали, как в Латвии относятся к белорусам. Отвечаю: с уважением. Из разговоров с местными жителями выяснил, что про нашу страну часто вспоминают зимой, когда на улицах – большие сугробы. Тогда латвийцы говорят: «В Беларуси такого бы не допустили!»

Многие из тех, с кем я общался, хорошо знают наш хоккей и минское «Динамо». А вот молодежь уверена: Минск – столица биткоина :)

Латвия с ее портами и железной дорогой крайне заинтересована в транзите белорусских грузов, и многие руководители, с которыми мы общались, обещали осенью обязательно приехать в Минск на Белорусскую транспортную неделю.

А наша делегация из Риги отправилась в Таллинн – знакомиться с организацией работы общественного транспорта в Эстонии.

**Об этом – в ближайших номерах «ТВ».**



Белорусские транспортники побывали в автобусном парке Rigas satiksme

Прошедшие выходные были ознаменованы замечательным праздником – Днем медицинского работника. Древняя, почетная, трудная и необходимая профессия... За нашу жизнь и здоровье сражается армия врачей, фельдшеров, сестер, акушеров, санитаров. На передовом фланге находятся стремительные спасатели – бригады скорой медицинской помощи. Осуществление оперативной лечебной поддержки больным и немощным сегодня невозможно представить без быстроколесных карет и их водителей,

**у которых всегда**

**Рука – на пульсе, нога – на педали**



Источающая аромат липовая аллея в центре города внезапно упирается в два сказочных домика. Подходы к ним и ухоженной территории фортифицированы каменной крепостью. Невольно приходит на ум: «Мое КУП – моя крепость». КУП – это коммунальное унитарное предприятие «Минксанавтотранс». В его благоустройстве чувствуется уверенная рука хозяина. И частичка «сан» в названии неспроста.



– Медицина и здоровье рождаются из чистоты, а чистота начинается уже здесь! – с гордостью замечает заместитель директора по перевозкам Сергей СЕДЕЛЬНИК. – Свое предприятие нам никогда не стыдно показать.

КУП «Минксанавтотранс» обслуживает 109 учреждений здравоохранения в городе Минске и десять подстанций скорой медицинской помощи.

Подвижной состав представлен преимущественно автомобилями скорой и медицинской помощи: все сверкают стерильным блеском.. Всего их на предприятии 202, средний возраст составляет около четырех лет. Это марки ведущих европейских производителей: Renault, Peugeot, Citroen, Mercedes и Volkswagen. В этом году парк обновят еще 40 машин.

Механические транспортные средства организации оборудованы в соответствии с требованиями ГОСТов и техническими требованиями: мягкими, жесткими и обычными носилками, всевозможны-

ми аппаратами. Имеется специальное кресло, которое может спускаться или подниматься по ступенькам. В автомобилях есть все необходимое для создания комфортных условий врачам неотложки и перевозимым пациентам: кондиционеры и отопители для зимнего периода.

Кроме специализированного транспорта у КУП «Минксанавтотранс» есть тракторы, автобусы, микроавтобусы, грузовики. Имеется также собственный эвакуатор. Всего здесь 580 единиц подвижного состава. Все они закреплены за 980 водителями и поделены на четыре колонны, три из которых расположены на территории головного предприятия, а одна – № 3 – базируется в филиале по улице Кижеватова. Она специализируется на обслуживании учреждений здравоохранения Октябрьского, Московского и Фрунзенского районов. Такое обособление способствует сокращению нулевых пробегов. Кроме того, в названных районах – большая плотность учреждений здравоохранения.

При таком количестве автомобилей и водителей приходится поддерживать безопасность дорожного движения (БДД) на должном уровне. Для этого имеется соответствующий класс, в котором проводятся инструктажи по БДД, занятия по подготовке и переподготовке водителей. В распоряжении специалистов службы – различная техника: видеокамеры, фотоаппараты, телевизоры, мониторы. Аналогичным образом оснащены и филиалы.

Для проверки знаний водительского состава Правил дорожного движения используются стационарные компьютеры и ноутбуки с обучающими программа-

ми. На пяти подстанциях скорой помощи также установлены компьютеры для самообучения водителей в свободную от выездов по вызовам минутку. Проводятся ежегодные занятия и занятия по подготовке к осенне-зимнему и весенне-летнему сезонам с последующей проверкой знаний.

Прямо у входа приветливо распахнута белая дверь с вывеской «Автошкола». Здесь проводятся подготовка водителей категории В и переподготовка на категории А, С и Е для всех желающих. Обучение в школе дает возможность повысить квалификацию водителей предприятия, стимулирует их профессиональный рост, позволяет самосовершенствоваться. В настоящее время все водители скорой помощи имеют категории В и С, хотя законодательством предписано принимать на работу водителей только с В. Скоро тут можно будет получить еще и категорию D.

На сегодняшний день все автомобили скорой помощи оснащены приборами GPS-навигации, с помощью которых можно отследить их местонахождение, пройденное расстояние и скоростной режим. При возникновении экстренных случаев, угрожающих жизни пациентов, включается специальный световой сигнал, а водителю разрешаются отступления от требований Правил дорожного движения. Световой и звуковой сигналы включаются по команде старшего медицинской бригады. Только врач определяет необходимость превышения скоростного режима, и он же в обязательном порядке фиксирует это время в путевом листе.

Кареты скорой помощи возят больных по всему городу Минску в любую больницу. Место, куда везти, определяет врач. Именно он, старший бригады, знает специфику и несет ответственность за больного. В бригаду спасателей из четырех человек входит и водитель. Его зона компетенции – быстрая доставка пострадавших.

Уборка салонов производится ежедневно. После транспортировки некоторых особых больных машина отправляется на специальную санитарную обработку в инфекционные больницы. Наведение чистоты в автомобилях частично организовано прямо на подстанциях.

Доплаты водителям за осуществляемую ими уборку салонов вверенных транспортных средств не производятся, это изначально заложено в основную тарифную ставку. Обеспечение чистоты входит в их обязанности. В должностных инструкциях водителей также прописано, что им положено участвовать в переноске пациентов. Не всегда медики, а зачастую это женщины, могут сами справиться с этим. Продолжительность рабочих смен водителей скорой помощи составляет 12 часов.

Предприятие имеет свои мойки, расположенные на улицах П. Бровки, Харьковская и Бехтерева, на территории второй подстанции, собственное оборудование, механиков и персонал, который убирает автомобили. Мойки оказывают также платные услуги населению.

Ежегодно в преддверии Дня медицинского работника проходит конкурс профмастерства в номинациях: «Лучший водитель медицинской помощи», «Лучший водитель скорой помощи» и «Командные соревнования». В минувшую субботу, 9 июня, прошли очередные состязания. Проверялись знания Правил дорожного движения, скоростное маневрирование и другие дисциплины.

За победу в конкурсе профсоюзный комитет вручает подарок, а руководство предприятия – денежную премию. Так, победитель в номинации «Лучший водитель скорой медицинской помощи» награжден премией в 12 базовых величин, за второе место – 10 базовых величин, за третье – восемь. Как говорится, и честь, и в дом копейка!

Оксана ГУЧЕК, «ТВ»



22 чэрвеня – Дзень усенароднай памяці ахвяр Вялікай Айчыннай вайны

# Антон КАНЕЦКІ. Ганаровы грамадзянін Прагі

**У гэты дзень, 22 чэрвеня 1941 года, перапыніліся планы, мары, надзеі многіх людзей. Замест мірнага жыцця, здачы экзаменаў, школьных канікул і адпачынку яны ўжо з першых дзён вайны пайшлі на фронт. У іх ліку быў і наш зямляк Антон Канецкі, які 23 чэрвеня 1941-га мабілізаваўся ў войска. Да таго часу яму было крыху за сорок, за плячыма – ўдзел у Першай сусветнай, прафесіі настаўніка і чыгуначніка.**

Па электроннай пошце ліст прыйшоў на сайт райвыканкама з Кіева. Таццяна Антонаўна Канецкая і яе сын Дзмітрый шукалі сваякоў свайго бацькі і дзеда, удзельніка Вялікай Айчыннай вайны, кавалера ордэнаў Леніна, Чырвонага Сцяга, Айчыннай вайны I ступені, Чырвонай Зоркі і іншых узнагарод, палкоўніка Антона Міхайлавіча Канецкага. Яны ведалі, што нарадзіўся ён у Вялікабэраставіцкай воласці, але ні разу не былі на радзіме свайго продка. А вось пасля яго смерці захацелася ім адшукаць блізкіх і наведаць іх... Праз некаторы час госці з Украіны былі ў Вялікай Бэраставіцы, сустрэліся з Канецкімі, пазнаёміліся з Бэраставіччынай і яе людзьмі, наведалі музей Вавёркі, шчыра былі ўражаны бачаным і расказалі аб нашым слаўным земляку.

Антон Канецкі нарадзіўся ў 1898 годзе ў вёсцы Шаляпкі. Сям'я жыла вельмі бедна. У Канецкіх было тры дзесяціны зямлі (3,3 га), палова з якой – пяскі. А ў сям'і было сем «едакоў». Маці Варвара Аўгусцінаўна разам са старэйшымі дзецьмі ўпраўлялася на небагатай гаспадарцы, а бацька Міхаіл Антонавіч наймаўся на «падзённую» работу да ўсіх, каму патрэбны былі рабочыя рукі. Сам быў амаль непісьменны, але верыў у навуку, таму хацеў, каб хоць меншы сын Антон вучыўся.

Але школы тады ў Шаляпках не было, займаліся па чарзе ў сялянскіх хатах. А настаўнікам быў аднавясковец, які на тагачаснай ваеннай службе даслужыўся да мічмана Балтыйскага флоту і перадаваў «азы граматы» сваім выхаванцам. Потым Антон Канецкі вучыўся ў Вялікабэраставіцкім царкоўна-прыходскім вучылішчы, якое скончыў з адзнакай у 1910 годзе.

У наступным годзе ён быў залічаны ў Свіслацкую настаўніцкую гімназію, куды прымалі сялянскіх дзяцей і нават плацілі ім стыпендыю.

Летам 1915-га ў сувязі з прыбліжэннем руска-нямецкага фронту навучальную ўстанову эвакуіравалі ў Калужскую губернію ў г. Медынь. Тым часам і многім бэраставічанам прыйшлося таксама выехаць у Расію, ратуючыся ад нямецкай навалы. Пакінула Шаляпкі разам з іншымі аднавяскоўцамі і сям'я Канецкіх. Можна, гэтак і выратавала іх, бо ў выніку жорсткіх баёў паміж расейскімі і германскімі войскамі родная вёска згарэла ўшчэнт. Шматлікія магілы кайзераўскіх салдат яшчэ і цяпер напамінаюць аб тым часе.

Але вернемся ў Медынь, дзе працягвала працаваць эвакуіраваная Свіслацкая гімназія. У студзені 1917 года Антон закончыў вучобу. Ішла Першая сусветная вайна, і яго разам з іншымі выпускнікамі



настаўніцкай гімназіі прызваюць у царскую армію і залічваюць юнкерамі ў Аляксееўскае ваеннае вучылішча ў Маскве. Яно было закрытае і рыхтавала малодшых афіцэраў для фронту. Юнкераў (курсантаў) у горад не выпускалі, і падзеі Лютаўскай рэвалюцыі яны бачылі толькі праз акно. Затое пасля выпуску з навучальнай установы ў маі 1917-га папалі на фронт і адразу ж акнуліся ў рэвалюцыйны падзеі.

У пачатку 1918 года 146-ы пяхотны полк, дзе служыў герой нашага апавяду, стаяў у Саратаўскай вобласці – у горадзе Балашова.

У сакавіку трэцяя рота на салдацкім мітынгу прыняла рашэнне: расходзіцца па дамах. У гэты ж час Рэвалюцыйны камітэт Балашова фарміраваў атрад чырвонаармейцаў для барацьбы з «белачэшскім» мяцежом на Волзе. Антон Канецкі з часткай пяхотнага палка ўступіў добраахвотнікам у гэтую чырвонаармейскую частку і прайшоў з ёю ад Саратава да Батума. Ваяваў камандзірам роты на Паўднёвым і Каўказскім франтах.

Дэмабілізаваўся выхадзец з Бэраставіччыны з Чырвонай Арміі ў 1926 годзе і па камсамольскай пуцёўцы прыехаў у Харкаў. Працаваў на заводзе і вучыўся на вячэрнім аддзяленні чыгуначнага тэхнікума. У 1936-м Антон Канецкі закончыў інстытут інжынераў чыгуначнага транспарту.

23 чэрвеня 1941 года ён, ўжо старэйшы лейтэнант, чацвёрты раз быў мабілізаваны ў армію. Служыў у чыгуначных часцях Заходняга, Сталінградскага і 4-га Украінскага франтоў. Пад шквальным агнём праціўніка ўзводзіў пераправы на Волзе, Дняпры, Дунаі... Некалькі разоў быў на валах ад смерці, але, як ён казаў, бог мілаваў... А яшчэ наш зямляк паверыў у святых здольнасці

маленькага нацельнага крыжыка, які надзела яму маці на шыю перад эвакуацыяй у Расію. Зноў, па яго словах, энергетыка бацькоўскага дома, рук дарагой маці і роднай зямлі давала моц і сілу, прыкрывала ад асколкаў і куль...

Прыкрывала, але не зусім. У грамадзянскую вайну ў 1919 годзе ў баі за станцыю Ліскі быў цяжка паранены асколкамі гранаты, некалькі з іх былі ў яго целе ўсё жыццё.

У 1943-м пры адступленні з Харкава частка трапіла пад жорсткую бамбёжку нямецкіх самалётаў. Ад выбуху авіябомбы Антона кантузіла і засыпала зямлёй. Як потым казалі санітары: пахаваны быў жыўцом. Выпадкова хтосьці з іх пачуў стог з-пад пласта глебы. Раскапалі і дасталі амаль нежывога афіцэра. Але ўрачы здолелі паставіць яго на ногі.

Мог наш зямляк загінуць і ў 1937 годзе. Яго брата Аляксандра, які быў таксама ў Расіі, у 1937-м арыштавалі, абвінавацілі ў польскім шпіёнстве і расстралялі.

Разам з братам у тым лагеры забілі яшчэ некалькіх Канецкіх. Магчыма, што яны таксама былі з нашых мясцін.

Закончыў Вялікую Айчынную Антон Міхайлавіч у званні падпалкоўніка ў чэшскай сталіцы. Пасля вайны дапамагаву аднаўляць разбураныя чыгуначныя масты і пуці ў Празе. У 1975-м, калі адзначалася 30-годдзе вызвалення тагачаснай Чэхаславакіі ад нямецка-фашысцкіх захопнікаў, Антону Канецкаму было прысвоена званне «Ганаровы грамадзянін Прагі».

Доўгі час ён служыў на Сахаліне, які быў ачышчаны ад японцаў. Будаваў ваенныя аб'екты, дапамагаву мірнаму асваенню вострава.

У 1956 годзе па стану здароўя палкоўнік Канецкі пайшоў у адстаўку. Жыў у Кіеве, займаўся грамадскай работай. Памёр у 1980 годзе, быў пахаваны з воінскімі ўшанаваннямі на ваенных могілках у Кіеве.

**P.S.** Брат Антона Канецкага Аляксандр, рэпрэсаваны ў 1937 годзе, ў 1957-м быў рэабілітаваны. Але аб гэтым не ведаў ніхто з яго сваякоў. І толькі ў 2009 годзе гэтая вестка дайшла да іх. Але палкоўніка Канецкага ўжо не было разам з імі.

**Мікалай ПАЦЭНКА,  
Андрэй САМКОЎ, навуковыя  
супрацоўнікі музея Вавёркі  
ў Вялікай Бэраставіцы**

Как это было

## 22 июня. Брестская крепость

**Более 500 человек примут участие в реконструкции исторических событий июня 1941 года. Она пройдет в городе над Бугом в рамках VII Международного военно-исторического слета «22 июня.**

**Брестская крепость». Его организаторами выступили Брестские областной и городской исполкомы, Министерство обороны, 38-я отдельная десантно-штурмовая бригада, БРСМ, общественное объединение «Военно-исторический клуб «Гарнизон».**

Помимо белорусов, слет собрал представителей России, Украины, Казахстана, Польши, Японии, Эстонии, Латвии, Литвы, Испании, Китая, а также клубы из Чехии и Словакии, которые станут участниками впервые.

Гости разместились в полевом палаточном лагере на территории Кобринского укрепления Брестской крепости, воссоздающем быт военного времени. Поэтому «военнослужащие» живут жизнью стрелкового подразделения 1941 года.

В среду прошли построение и митинг, строевой смотр реконструкторов, а вечером в летнем клубе – лекция на тему «Войны не будет», конкурс «А ну-ка, девушки!».

Сегодня, 21 июня, пройдет парад участников от стен Брестской крепости по улице Советской, а также будет воссоздан последний мирный день накануне войны. По ходу шествия брестчане и гости города смогут увидеть выставку униформы, экспонаты Великой Отечественной из коллекций реконструкторов.

Главное действо развернется в самой крепости. На рассвете 22 июня на площади Церемониалов пройдет митинг-реквием. Затем начнется театрализованное действие-реконструкция «22 июня 1941 года. Брестская крепость». Как предполагают организаторы, за действием будут наблюдать около 10 тыс. зрителей.

В ходе реконструкции отдельное внимание будет уделено многим драматическим эпизодам вероломного нападения врага на цитадель и ее героической защиты. В частности, сдачи в плен жен и детей командного состава крепости.

Оборона Брестской крепости (Бреста) – одно из самых первых сражений Советской армии с фашистами в период Великой Отечественной войны. Она длилась с 22 по 30 июня 1941 года и стала символом героизма и мужества советских солдат и офицеров. О ней слагались легенды, писались книги, ставились фильмы и спектакли.

8 мая 1965 года Брестской крепости присвоено звание «Крепость-герой» с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». С 1971 года она является мемориальным комплексом. На ее территории выстроено ряд монументов в память о героях, работает музей обороны Брестской крепости.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

## Россия

## На футбол – со всего мира

**За неделю курсирования бесплатных поездов во время чемпионата мира по футболу-2018 в России перевезено более 52 тысяч болельщиков и аккредитованных FIFA представителей СМИ, при этом более 10 тысяч билетов было оформлено болельщикам из листа ожидания.**

Всего с 12 июня в 11 городов-организаторов отправлено 124 дополнительных поезда, сообщает Транспортная дирекция. Для бесплатной перевозки болельщиков и представителей СМИ задействовано 734 дополнительных поезда на 448 тысяч мест.

Первый бесплатный поезд отправился 13 июня с Казанского вокзала Москвы в Адлер с тремя промежуточными остановками: в Ростове, Краснодаре, Туапсе.

Всего болельщиками из 158 стран забронировано 90% билетов на бесплатные поезда на игры группового этапа, 68% – на поездки к матчам плей-офф.

Поезда прибывали на открытие ЧМ-2018 в Москву из Адлера, Волгограда, Казани, Ростова-на-Дону, Самары, Санкт-Петербурга, а из Москвы следуют на матчи в Сочи, Санкт-Петербург и Казань. В числе первых пассажиров были граждане из 82 стран, включая такие как Мадагаскар, Венесуэла, Замбия, Таиланд, Чили, Бангладеш, Сальвадор и другие.

## До Батуми на «Комете»

Морское сообщение между Сочи и Батуми традиционно открывается в июне и закрывается в сентябре. В этом году первая «Комета» отправилась из российского города 12 июня. В зависимости от погодных условий туристы будут добираться по морю до грузинского курорта за 5-6 часов. Если спрос на маршрут окажется велик, компания «Экспресс Батуми» добавит еще один еженедельный рейс, сообщает ТАСС.

## Грузовым везде у нас дорога

**Заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул и министр транспорта Китайской Народной Республики Ли Сяопэн по итогам переговоров президентов двух стран в Пекине подписали Соглашение о международном автомобильном сообщении, сообщает ТАСС.**



Данный документ кардинально изменит рынок грузоперевозок России и Китая. Он позволит отказаться от «маршрутного принципа», согласно которому доставка осуществлялась только между заранее согласованными городами, расположенными в приграничной зоне. Теперь грузы можно будет возить в любые города на территории обеих стран. При этом российские перевозчики будут защищены за счет запрета на каботаж, отмечают в Росавтотрансе. Эксперты уверены: новые правила позволят в разы увеличить грузооборот, так как прямые автомобильные перевозки сократят срок доставки до 5-10 дней.

## Казахстан

## Было девять, будет десять

**К 2020 году в Казахстане откроют десять новых авиамаршрутов к ведущим мировым финансовым центрам, заявил в начале июня президент республики Нурсултан Назарбаев на заседании совета иностранных инвесторов.**

Как сообщает «Sputnik Казахстан», в 2017 году в стране были открыты девять международных авиарейсов. К 2020-му численность транзитных пассажиров должна увеличиться до 1,6 млн человек.

Таким образом, формируется евразийский мультимодальный транспортный транзитный хаб.

## Литва

## Учтут и подождут

**Как сообщает пресс-служба Regitra – предприятия, регистрирующего транспорт, в Литве автомобили больше не будут автоматически сниматься с учета.**

По новым правилам, действовавшим ранее, если транспортное средство не имело страховки, не прошло техосмотр или его владелец не заплатил госпошлину, регистрация приостанавливалась. Если нарушения не устранялись в течение 180 дней, автомобиль автоматически снимали с учета в Regitra, и его необходимо было зарегистрировать повторно.

По новым правилам, действующим с 20 мая, транспортные средства с учета списываться не будут. Даже если водитель не уложился в отведенные 180 дней, его автомобиль останется в базе Regitra, а как только он пройдет техосмотр и/или продлит страховку, разрешение на участие в дорожном движении возобновится автоматически – без дополнительных платежей и повторной регистрации.

– Пользу от этих перемен ощутит большинство автовладельцев. Представьте такую ситуацию: регистрация недействительна, если истекает срок действия техосмотра. У водителя появится неограниченное время, чтобы привести автомобиль в порядок, после чего он автоматически без дополнительной платы сможет участвовать в движении, – говорит директор департамента операций Regitra Дарюс Юргутис.

Однако если человек продает автомобиль, он должен сообщить об этом в Regitra. В противном случае регистрацию восстановят на имя предыдущего владельца, который рискует получить штраф, заработанный новым хозяином за нарушение ПДД.

## Украина

## Безопасность – имиджевый столб

**На заседании постоянной комиссии Киевского городского совета по вопросам транспорта, связи и рекламы депутаты согласовали разработку Городской комплексной целевой программы повышения организации и обеспечения безопасности дорожного движения до 2022 года.**

По информации пресс-службы Киевсовета, с целью кардинального реформирования системы общественного транспорта в столице Украины предлагается убрать маршрутки и обновить парк автобусов, троллейбусов и трамваев. Сейчас 40% маршрутных такси в Киеве курсируют незаконно, и действенного контроля за работой таких перевозчиков не на-

блюдается. Целевая программа должна решить эту проблему.

– Развитие транспортной отрасли должно происходить параллельно с гармонизацией отношений между пешеходами и автомобилистами, так как на первый план вынесен вопрос обеспечения безопасности движения. Что, кстати, в перспективе можно сделать имиджевым столбом, опорой Киева, –

отмечает автор инициативы, депутат Киевсовета Александр Пабат. – Опыт многих европейских столиц свидетельствует о том, что качественная и, главное, комплексная организация дорожного движения значительно повышает безопасность для водителей и пешеходов, минимизирует заторы и оптимизирует время, затрачиваемое горожанами на дорогу.

Кроме того, целевая программа должна предусматривать жесткие правила организации транспортного обслуживания населения на коммунальных маршрутах. В частности, должны быть четко выписаны процедуры предоставления льгот по оплате проезда гражданам, имеющим на это право, на всех маршрутах на единых условиях. В приоритете – возможность использования единого проездного билета, определение единых требований к качеству транспортного обслуживания населения, обеспечение доступности транспортных услуг для населения и максимизация выручки от оплаты проезда.

Советы врача

**Судорожные сокращения мышц – частая причина несчастных случаев на воде.**



**Купание: если ногу свело...**

Ощущение, конечно, неприятное, но такое бывает. Главное, необходимо помнить: если руки или ноги свела судорога, надо не паниковать, а продолжать спокойно плыть – на спине. Вот несколько рекомендаций.

- При стягивании пальцев рук: быстро с силой сожмите кулак и, сделав резкое отбрасывающее движение наружу, разожмите.
- Если судорога в икроножной мышце: согнитесь, обеими руками обхватите стопу и с силой потяните ее к себе.
- Почувствовали судорогу мышц бедра: возьмитесь за ногу с наружной стороны за подъем (ниже голени у лодыжки) и, согнув ее в колене, потяните назад, к спине. Судороги проходят быстрее, если мышца работает, двигается.

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

Граница – таможня

**Три саженца зла**

**Могилевскими таможенниками выявлен факт перемещения метадона и конопли.**

Сотрудниками отдела по борьбе с контрабандой Могилевской таможни и Управления по наркоконтролю и противодействию торговле людьми УВД Могилевского облисполкома была проведена совместная специальная операция, в ходе которой выявлен факт перемещения из Российской Федерации в Республику Беларусь жителем Могилевской области особо опасного наркотического средства, а также трех саженцев конопли, планируемых для выращивания в Республике Беларусь.

Как рассказали в Могилевской таможне, в Климовичском районе был остановлен автомобиль «Фольксваген-Гольф». При осмотре багажного отсека транспортного средства служебная собака своим поведением указала на то, что в машине могут находиться наркотические средства. При осмотре в салоне автомобиля были обнаружены три саженца зеленого растения,

визуально схожие с коноплей, а также дорожная сумка со шприцами и порошкообразным веществом белого цвета в капсулах.

Согласно заключению эксперта Управления Государственного комитета судебных экспертиз по Могилевской области, это было особо опасное наркотическое средство метадон.

По данному факту Климовичским районным отделом Следственного комитета Республики Беларусь возбуждено уголовное дело по ч. 1 статьи 328 и ч. 2 статьи 328-1 Уголовного кодекса Республики Беларусь за незаконное хранение и перемещение через Государственную границу Республики Беларусь наркотических средств. Данная статья предусматривает лишение свободы на срок от пяти до десяти лет с конфискацией имущества или без конфискации.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Социальная защита

**Дополнение к пенсии**

**Фонд социальной защиты населения напоминает, что с июля по декабрь 2018 года будут назначаться дополнительные профессиональные пенсии мужчинам, родившимся в июле – декабре 1957 года, и женщинам, родившимся в июле – декабре 1962 года.**

Условием назначения данного вида пенсии является наличие на профессиональной части лицевого счета на день достижения общеустановленного пенсионного возраста пенсионных сбережений. В соответствии с Законом Республики Беларусь от 05.01.2008 № 322-3 «О профессиональном пенсионном страховании» ежемесячно, начиная с 2009 года, за работников, занятых в особых условиях труда и отдельными видами профессиональной деятельности, работодатели уплачивают взносы на профессиональное пенсионное страхование по установленным тарифам.

В частности, профессиональному пенсионному страхованию подлежат водители пассажирского транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи) городских и отдельных пригородных маршрутов, по условиям труда приравненных к городским. Уплаченные работодателями взносы на профессиональное пенсионное страхование, а также доход от их размещения являются пенсионными сбережениями.

Выплата дополнительной профессиональной пенсии производится независимо от получения каких-либо других пенсий или дохода. Застрахованное лицо может продолжать работать, получать пенсию по возрасту и одновременно – дополнительную профессиональную пенсию, т. к. она не заменяет пенсию по возрасту, а выплачивается в дополнение к ней.

Дополнительные профессиональные пенсии назначаются застрахованным лицам, постоянно проживающим в Республике Беларусь.

Заявление о назначении дополнительной профессиональной пенсии подается в городской, районный, районный в городе отдел областного, Минского городского управления Фонда. Срок рассмотрения заявления – не более 10 рабочих дней.

Досрочная профессиональная пенсия назначается с месяца, следующего за тем, в котором принято заявление о ее назначении.

Наталья ХЛЮПИНА, заместитель начальника Партизанского районного отдела Минского городского управления Фонда социальной защиты населения

Сканворд

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

Пресса		Итальянское авто		Мотору крышка				
Газированный напиток	Божок фанатов				Английская повозка	Ядовитая змея	Высота звука	
Кондитерское изделие	"Урожай" сена	"Пузо" лодки		Фрукт макаки				
Безработная пора в жизни				Декоративная ваза	Молох как ящерица	Лающий друг дяди Федора	Болотная трава	
	Мастерская в порту				Кукуруза для амиго			
	Хвойное дерево	Смотри фото			Актриса Брижит ...	Первое имя Геракла	Купила мама Леше	
	Враг Джерри							
	Прыжок назад				Столица Бангладеш	Добыча зверей и птиц	Няня Пушкина	
					Учебное заведение			
Мир в семье	Скамья в избе	Город в Румынии		Плавающая площадка	Нетленная кровь богов			
				В них хлопают зрители				
	Марка румынских авто	Место выгула собак				Крупный попугай		
				Исток голубого Нила			Юпитер у Этрусов	

ОТВЕТЫ

Орды. Охота. Армена. Плот. Лад. Ара.  
**ПО ВЕРТИКАЛИ:** Ситро. Мпюл. «Фит». Кеб. Тон. Атама. Аспид. Укос. Детство. Шарик. Осока. «Москвич». Алкид. Капюши.  
 Лавка. Ладоши. Двор. Тин. «Дачня». Тана.  
**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** СМи. Канот. Днище. Банан. Пулет. Док. Каши. Манс. Тис. Бардо. Том. Дакка. Отскок. Школа. Испор.

## Конкурс

## Верный друг



Номинация «Домашний любимец»

**В семье специалиста по издательской деятельности редакции газеты «Транспортный вестник» Ольги Водневой обожают своего маленького питомца пятилетнего чихуахуа Чипа.**

– Породу выбирали все вместе и с расчетом на то, чтобы с собакой можно было путешествовать. Положил в сумочку – и в дорогу, – рассказывает Ольга. – Лучше чихуахуа в нашем случае не придумаешь – собака считается самой маленькой в мире. Под стать миниатюрности родилось и имя – Чип.

У этой породы есть и ряд других достоинств и даже преимуществ перед маленькими собаками: у чихуахуа, как правило, крепкое здоровье, а также высокий интеллект, контактность и покладистый характер. Они отличные компаньоны. В этом в семье Водневых убедились сразу. А еще развенчали стереотип, будто маленькие собачки очень злобные:

– Чип – ласковый и дружелюбный пес, любит дисциплину и порядок. Не позволяет детям озорничать и ложиться поздно спать. Как все маленькие песики, он знает себе цену и является настоящим модником. У него целый гардероб одежды на все времена года, особенно на зиму. Дочке Лизе доставляет удовольствие его наряжать. Малыш Чип еще и ужасный сладкоежка – обожает бананы и печенье.

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

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

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

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

## Культура

## Звезды зажигаются в Орше

**Ведь, если звезды зажигают – значит – это кому-нибудь нужно? – писал Владимир Маяковский. Оршанский дом культуры железнодорожников, который в прошлом году отметил свое 80-летие, давно является тем местом, где открываются таланты и зажигаются звезды. Точнее, звездочки. Традиционный узловый шоу-конкурс «Звездные дети» – одно из таких ярких мероприятий. Его главные герои – дети железнодорожников, работающих на различных предприятиях узла.**

**Ольга ОРЛОВА, «ТВ»**  
Несмотря на юный возраст, это настоящие личности, которые не просто играют в игры и о чем-то мечтают – у них есть серьезные планы на будущее. Они многое умеют лучше, чем их ровесники: и потому что талантливы и очень увлеченные, и потому что трудолюбивы.

Своими мечтами и планами юные участники поделились практически сразу же – в так называемой «Визитной карточке». Но не простым способом, а через свой знак зодиака.

– Ведь, когда рождается звезда, она становится частью целого

созвездия, именованного и узнаваемого со всех уголков вселенной, – отмечает ведущая Татьяна Баранок.

В остальных конкурсах ребята раскрывали свои увлечения, таланты, умение перевоплощаться, дарить радость другим. Это как нельзя лучше они доказали в фотоконкурсе «Моя счастливая Звезда» и на этапе «Цветы жизни», представ перед зрителями в образах разных цветов.

На «Параде профессий» дети поделились с залом самым заветным – в чем видят свое предназначение. К примеру, Яна Паскина, дочь водителя дистанции гражданских

сооружений, уверена, что будет хореографом. Она уже не первый год – в танцевальном коллективе. Актрисой видит себя дочь машиниста железнодорожно-строительной машины ПМС-78 Александра Колобова. Елизавета Ильина, чей отец – оператор дистанции пути, мечтает помогать людям, получив специальность врача. Дочь старшего электромеханика дистанции сигнализации и связи Елизавета Агеева даже определилась со специализацией – она будет офтальмологом. А вот Анастасия Исаченкова, дочка дежурного по станции, уже сейчас усиленно готовится, чтобы стать переводчиком.

Дарья Метельская, чей отец – дежурный по депо в локомотивном депо, мечтает связать свою жизнь со спортом и стать тренером. Дарья Анженко хочет быть железнодорожницей, как и ее папа – дефектоскопист по магнитному и ультразвуковому контролю РСП № 10. Алина Ципилева (ее мама – оператор в вагонном депо) видит свое предназначение в том, чтобы

дарить людям улыбки... Она надеется стать клоунессой. Без цирка не может жить и Артем Жавненко, чья мама – руководитель образцового циркового коллектива «Феерия» Оршанского ДКЖ. Его мечта – быть артистом в Cirque du Soleil. Он отличный эквилибрист и уже имеет награды за мастерство, которое и продемонстрировал на заключительном творческом этапе. Остальные участники порадовали и удивили своими вокальными, хореографическими и другими талантами. Все они стали победителями в различных номинациях.



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

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

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

Телефоны:

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

главный бухгалтер 294-02-80  
обозреватели 294-20-54  
285-37-89  
294-52-45

отдел рекламы 285-37-98  
285-38-03

Индекс 64121

Подписано в печать 20.06.2018  
Объем 4 п.л. Тираж месяца 12 680 экз. Заказ 2125.  
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X



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